

Minna Immonen

Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen matkailuliikenneselvitys

Esiselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 23/2009

Minna Immonen

**Tiehallinnon Läntisen
yhteistyöalueen
matkailuliikenneselvitys**

Esiselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 23/2009

Tiehallinto

Helsinki 2009

ISSN 1457-9871
ISBN 978-952-221-250-4
TIEH 3201137

Verkkojulkaisu pdf (www.Tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 1459-1553
ISBN 978-952-221-251-1
TIEH 3201137-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2009

Julkaisua myy/saatavana
Edita (asiakaspalvelu.prima@edita.fi)
Faksi 020 450 2470
Puhelin 020 450 011



TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri
Opastinsilta 12 A
PL 70
00521 HELSINKI
Puhelin 0204 22 11

Minna Immonen: Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen matkailuliikenneselvitys. Helsinki 2009. Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 23/2009, 127 s. + liitt. 9 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-952-221-250-4, TIEH 3201137, ISSN 1459-1553, ISBN 978-952-221-251-1, TIEH 3201137-v.

Asiasanat: matkailu; saavutettavuus; tieverkko; kunnossapito; viitoitus; henkilöliikenne; liikennejärjestelmä; liikennemuodot; liikennemäärät; liikkuminen; yhteistyö
Aiheluokka: 10

TIIVISTELMÄ

Selvityksessä tarkastellaan matkailuliikennettä kaikkien liikennemuotojen osalta, mutta pääpaino on Tiehallinnon tehtävissä. Tiehallinnon tehtävistä nostetaan esille keinoja, jotka koskettavat juuri Tiehallinnon ja matkailusektorin rajapintaa. Huomioon otetaan myös valtionhallinnossa tapahtuvat muutokset ja niiden tuomat mahdollisuudet matkailun ja matkailuliikenteen kehittämisessä. Näkökulmaa on laajennettu elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten synergioita hyödyntävään suuntaan erityisesti selvityksen lopussa.

Matkailu on globaali ilmiö, joka muuttuu ja kehittyy jatkuvasti. Matkailun toimintaympäristöön vaikuttavat lukuisat eri ilmiöt niin globaalilla kuin paikallisella tasolla. Ennen kaikkea matkailu on alueellinen ilmiö. Pääosa matkailukeskuksista on sijoittunut taajamien ja kasvukeskusten ulkopuolelle, mutta absoluuttiset tulo- ja työllisyysvaikutukset keskittyvät voimakkaasti alueille, joille väestö ja tuotanto ovat yleisesti kasautuneet. Matkailun kokonaiskulu- tuksesta Tiehallinnon Läntiselle yhteistyöalueelle kohdistui vuonna 2002 yhteensä 88 prosenttia. Samana vuonna matkailulle tyypillisten toimialojen työllisistä 72 prosenttia työskenteli Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella.

Tiehallinnon Läntinen yhteistyöalue on matkailullisesti monipuolinen ja laaja yhteistyöalue, missä on paljon erilaista ympäristöä ja monenlaisia matkailukohteita. Vesi on alueen matkailussa keskeinen elementti, sekä rannikko- että sisävesiliikenne on alueella vilkasta. Alueella on suuria matkailukeskitymiä sekä pieniä maaseutu-, maatala- ja luontokohteita. Kulttuuri, historia, merellisyys, monipuolinen luonto sekä erilaiset tapahtumat näkyvät voimakkaasti alueen matkailussa. Alueella on paljon turismia, joka painottuu kesäaikaan sekä liikematkailua, joka painottuu pääosin muihin vuodenaikoihin.

Liikkuminen on keskeinen osa matkustamista. Matkailussa on yleistä, että saman matkan aikana käytetään useaa eri kulkumuotoa. Eri liikennemuotojen ja niiden välisten yhteyksien toimiminen sujuvasti koko matkan ajan vaikuttaa positiivisesti matkailukokemukseen. Yksittäisistä liikennemuodoista henkilöauto on selvästi suosituin liikkumismuoto sekä ulkomaisten että suomalaisten matkailijoiden keskuudessa Suomen sisällä liikuttaessa.

Eteläisessä ja läntisessä Suomessa sijaitsee merkittävä osa Suomen pääväylistä ja suurimmista kasvukeskuksista, jotka toimivat sekä kansallisen että kansainvälisen liikenteen solmukohtina. Valtaosa lentäen ja laivalla Suomeen saapuvista matkailijoista tulee maahan Etelä-Suomen kautta.

Huomattava osa tieverkolla liikkumisesta on tavalla tai toisella matkailusektorin vaikutuspiirissä. Näin ollen matkailuliikenteeseen vaikutetaan samoilla toimenpiteillä kuin muuhun liikenteeseen. Tieverkon kunnossapito, opastus ja viitoitus sekä informaation jakaminen sekä matkan aikana että ennen matkaa nousivat selvitystä tehdessä esiin tärkeimpinä keinoina, joilla Tiehallinto voi edistää matkailuliikennettä.

Matkailun ja matkailuliikenteen kehittäminen edellyttää liikenteen infrastruktuuriorganisaatioiden, joukkoliikennettä hallinnoivien viranomaisten, maakuntien ja kuntien sekä toisaalta joukkoliikennettä edustavien järjestöjen ja liikenteenharjoittajien ja matkailuyritysten tiivistä yhteistyötä. Liikennehallinnon tehtävänä on luoda liikenteellisiä edellytyksiä ja yhdessä joukkoliikenteen eri liikennemuotojen kanssa vastata saavutettavuuden haasteeseen.

Selvitys on laadittu ajankohtana, jolloin vallitsee globaali taloudellinen taantuma. Samalla valtionhallintoa uudistetaan, millä saattaa olla huomattavia vaikutuksia matkailun ja matkailuliikenteen kehittämiseen.

SAMMANFATTNING

I denna utredning granskas turisttrafiken utifrån samtliga trafikformer, men tyngdpunkten ligger i Vägförvaltningens uppgifter. Bland Vägförvaltningens uppgifter betonas medel som gäller uttryckligen gränssnittet mellan Vägförvaltningen och turismsektorn. I utredningen beaktas även de förändringar som sker inom statsförvaltningen och de möjligheter att utveckla turismen och turisttrafiken som ändringarna medför. Perspektivet har breddats i riktning mot synergier som drar nytta av Näringslivs-, trafik- och miljöcentralerna, särskilt i slutet av utredningen.

Turismen är ett globalt fenomen som förändras och utvecklas kontinuerligt. Verksamhetsmiljön för turismen påverkas av många olika faktorer, på både global och lokal nivå. Turismen är framför allt en lokal företeelse. Merparten av landets turistcentra finns utanför tätorter och tillväxtcentra, men de absoluta intäkts- och sysselsättningseffekterna koncentreras kraftigt till de områden där befolkningen och produktionen allmänt taget har samlats. Av turismens totalkonsumtion riktades totalt 88 procent till Vägförvaltningens Västra samarbetsområde år 2002. Under samma år jobbade 72 procent av de sysselsatta i branscher som är typiska för turismen inom Vägförvaltningens Västra samarbetsområde.

Vägförvaltningens Västra samarbetsområde är turistmässigt ett mångsidigt och brett samarbetsområde med många olika miljöer och många typer av rese-mål. Vattnet är ett centralt element för turismen i området, både kust- och insjötrafiken är livliga. I området finns stora turismkoncentrationer samt små landsbygds-, lantgårds- och naturresemål. Kulturen, historien, närheten till havet, den mångsidiga naturen samt olika evenemang framträder starkt i områdets turism. Området har mycket turism, främst under sommarperioden samt affärsturism, som är livligare under de övriga årstiderna.

Att röra på sig är centralt i resandet. Inom turismen är det vanligt att flera olika färdmedel används under samma resa. Olika trafikformer och flexibla förbindelser mellan dem som fungerar under hela resan inverkar positivt på reseupplevelsen. Av de enskilda trafikmedlen är personbilen den klart populäraste både bland utlänningarna och bland de inhemska turisterna när man rör sig i Finland.

I södra och västra Finland finns en betydande del av landets huvudleder och största tillväxtcentra, vilka är knutpunkter för både den nationella och den internationella trafiken. Merparten av turisterna som kommer med flyg eller båt till Finland, kommer in via den södra delen av landet.

En betydande del av trafiken på vägnätet ligger på ett eller annat sätt inom influensområdet för turismsektorn. Det innebär att man påverkar turismtrafiken med samma metoder som den övriga trafiken. Under utredningen visade det sig att underhållet av vägnätet, guidning och skyltning samt utdelning av information både under och före resan var de viktigaste medlen med vilka Vägförvaltningen kan främja turismtrafiken.

Utvecklingen av turismen och turismtrafiken förutsätter ett nära samarbete mellan infrastrukturorganisationerna inom trafiken, myndigheterna som administrerar kollektivtrafiken, landskapen och kommunerna samt å andra sidan de organisationer som representerar kollektivtrafiken, trafikidkarna och turismföretagen. Trafikförvaltningens uppgift är att skapa trafikmässiga förutsättningar och tillsammans med olika trafikformer inom kollektivtrafiken möta kravet på tillgänglighet.

Utredningen har gjorts under en tid av global ekonomisk recession. Samtidigt reformeras statsförvaltningen, vilket kan inverka betydligt på hur turismen och turismtrafiken utvecklas.

SUMMARY

The report examines tourism related travel for all modes of transport, but the main concentration is on the tasks of the Finnish Road Administration. Those Road Administration tasks that are closely linked to tourism sector are examined in more detail. Other areas examined are the changes in governance and the development opportunities they provide in terms of tourism and related travel. The perspective has been widened towards the utilisation of synergies between the Employment and Economy, Traffic and Environment Centres, particularly at the end of the report.

Tourism is a global phenomenon that changes and develops continuously. A number of variables both locally and globally affect tourism operations. Tourism is, above all, a regional phenomenon. Most tourism centres are located outside of urban centres, but the absolute income and employment effects are strongly centred around areas where population and production have generally conglomerated. A total of 88 percent of the overall tourism related consumption in 2002 took place in the Western cooperation region of the Finnish Road Administration. 72 percent of people employed in a tourism related occupation in the same year were employed in the Western cooperation region of the Finnish Road Administration.

The Western cooperation region of the Finnish Road Administration is a highly varied and large cooperation region that includes a wide variety of different terrains and destinations. Water is a central element in the region where coastal and inland water traffic is busy. The region includes large tourism centres as well as smaller countryside, farm and natural destinations. Culture, history, seaside, varied nature and various events are strongly visible in the region's tourism. The region hosts a lot of tourism, most of which takes place in the summer, and a considerable amount of business travel other times of the year.

Moving around is a key part of travelling. A common feature of tourism is that the same trip involves the use of many different modes of transport. Efficient running of various modes of transport and the links between them throughout the trip creates a positive travelling experience. The private car is the single most popular mode of transport both for domestic and international visitors when moving around Finland.

A significant portion of Finland's main routes and largest urban areas that are also the main intersections of domestic and international travel are located in southern and western Finland. A vast majority of travellers entering Finland by air or sea arrive through Southern Finland.

A significant portion of travel on the roads falls into the tourism sector's sphere of influence in one way or another. Therefore tourism traffic is influenced by the same methods as any other traffic. Road network maintenance, guidance, signage and information delivery both during and before travelling were raised as the most important methods that the Finnish Road Administration can use to enhance tourism related traffic.

Development of tourism and its related traffic requires close cooperation between traffic infrastructure organisations, public transportation authorities, regional and local governments and also public transportation interest groups, operators and tourism companies. The Finnish Road Administration is tasked with creating travel related solutions and it is responsible, together with the various public transportation stakeholders, for meeting the challenge of reachability.

This report has been prepared during a global financial recession. At the same time the national governance framework is being updated, which could have significant effects on the development of tourism and tourism related traffic.

ESIPUHE

Matkailu ja matkailuliikenne ovat globaaleja ilmiöitä, jotka sivuavat monia politiikan lohkoja ja ovat sidoksissa sekä julkisen että yksityisen sektorin toimintaan. Tällä hetkellä, muun muassa taloudellisesta tilanteesta ja ilmastonmuutoksesta johtuen, matkailu ja matkailuliikenne ovat monien haasteiden edessä. Muutoksia on tapahtumassa sekä matkailun ja matkailuliikenteen toimintaympäristössä että rakenteissa.

Myös Tiehallinnon organisaatiossa on tapahtumassa muutoksia. Aluehallinnon uudistuksen myötä Tiehallinnon tiepiirit lakkautetaan ja ne muodostavat yhdessä nykyisten lääninhallitusten liikenneosastojen kanssa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne- ja infrastruktuuri vastualueen.

Tämän selvitys on toteutettu Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen tilauksesta Pro Gradu työnä. Tiehallinnon Läntinen yhteistyöalue (HTUV -alue) koostuu Uudenmaan, Hämeen, Turun ja Vaasan tiepiireistä. Selvityksen tarkoituksena on nostaa esiin keinoja, joilla Tiehallinto voi edistää matkailuliikennettä.

Ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

Heli Siimes / Uudenmaan tiepiiri (pj.)
Jorma Hakala / Uudenmaan tiepiiri
Kari Korpela / Hämeen tiepiiri
Niina Jääskeläinen / Turun tiepiiri
Eeva Kopposela / Vaasan tiepiiri
Anders Pulkkis / Länsi-Suomen lääninhallitus
Antti Eskelinen / Tampereen kauppakamari
Erkki Laakso / Pohjanmaan matkailu ry
Esko Pennanen / Satakuntaliitto
Ilkka Pyy / Joensuun yliopisto
Jan Wikström / Pohjanmaan liitto
Jouni Haajanen / Kehittämiskeskus Oy Häme
Liisa Lemmetyinen / Turun kaupunki / Matkailun palvelukeskus
Seppo Jaakonmäki / Varsinais-Suomen TE-keskus
Tarja Koistinen / Uudenmaan liitto
Topi Haapanen / Itä-Uudenmaan liitto
Ulla Jussila / Etelä-Pohjanmaan matkailu Oy

Selvitys on syntynyt Tiehallinnon ja Spatian yhteistyönä. Työn on kirjoittanut Minna Immonen Joensuun yliopistosta.

Helsingissä lokakuussa 2009

Tiehallinto
Uudenmaan, Turun, Vaasan ja Hämeen tiepiirit

Sisältö

1	JOHDANTO	15
2	MATKAILU JA SAAVUTETTAVUUS	17
2.1	Matkailun ja matkailuliikenteen määrittely	17
2.2	Saavutettavuus	17
3	MATKAILU JA MATKAILULIIKENNE OSANA YHTEISKUNTAPOLITIIKKAA	20
3.1	Poliittisten linjausten yhteneväisyys	20
3.2	Yhteiskuntapolitiikka ja liikennepolitiikka	20
3.3	Elinkeinopoliittinen näkökulma	22
3.4	Ympäristöpoliittinen näkökulma	23
3.5	Sosiaalipoliittinen näkökulma	24
3.6	Aluepoliittinen näkökulma	24
4	MATKAILUN TALOUDELLISET JA TYÖLLISYYSVAIKUTUKSET	26
4.1	Matkailun välittömät ja välilliset vaikutukset	26
4.2	Globaali ja Euroopan taso	26
4.3	Matkailun ja matkailuliikenteen kansantaloudellinen merkitys Suomessa	27
4.4	Matkailun ja matkailuliikenteen merkitys Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella	27
5	MATKAILUN MERKITYS LIIKENNEMUODOITTAIN	41
5.1	Liikennemuotojen rooli matkailuliikenteessä	41
5.2	Matkaketjut	47
5.3	Liikennepalveluiden järjestäminen	50
5.4	Kohde- ja kiertomatkailu	51
6	MATKAILULLE JA MATKAILULIIKENTEELLE ASETETUT TAVOITTEET	53
6.1	Euroopan unionin tavoitteet	53
6.2	Suomen tavoitteet	54
6.3	Maakuntaliittojen rooli Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella	55
7	TOIMINTAYMPÄRISTÖN NÄHTÄVISSÄ OLEVAT MUUTOKSET	56
7.1	Muutosten ennakoimattomuus	56
7.2	Ilmastonmuutos	57
7.3	Energian hinnan kehitys	58
7.4	Globaali ja Euroopan poliittinen ja taloudellinen kehitys	58

7.5	Ajoneuvotekniikan kehitys	59
7.6	Tietotekniikan kehitys	60
7.7	Suomen sisäiset toimintaympäristön muutokset ja niiden vaikutukset Läntisellä yhteistyöalueella	61
7.8	Matkailijan profiili	62
7.9	Muutosten vaikutukset eri liikennemuotojen markkinaosuuksiin	63
8	LIIKENNEHALLINNON KEINOT MATKAILUN EDISTÄMISEKSI	66
8.1	Liikennehallinnon toimintakenttä	66
8.2	Liikenne- ja viestintäministeriön rooli	66
8.3	Tiehallinnon mahdollisuudet	67
8.3.1	Tiehallinnon rooli	67
8.3.2	Tienpidon lähtökohdat	68
8.3.3	Liikkumisen ja liikenteen hallinta	71
8.3.4	Opastus ja viitoitus	73
8.3.5	Matkailutiet ja tiemuseokohteet	75
8.3.6	Muut maisemallisesti kauniit tiet	78
8.3.7	Tienvarsipalvelut	78
8.3.8	Tienvarsimaisema ja -taide	80
8.4	Lääninhallitusten liikenneosastojen mahdollisuudet	80
8.5	Kaupunkien ja kuntien mahdollisuudet	81
8.6	Ilmailuviranomaisten mahdollisuudet	82
8.7	Meriliikenteen mahdollisuudet	84
8.8	Rautatieviranomaisten mahdollisuudet	86
8.9	Liikennehallinnon toimintakentän muutokset	88
9	MATKAILU JA MATKAILULIIKENNE TIEHALLINNON LÄNTISELLÄ YHTEISTYÖALUEELLA	92
9.1	Läntisen yhteistyöalueen saavutettavuus	92
9.2	Matkailullinen profiloituminen	94
9.2.1	Monipuolinen ja laaja matkailualue	94
9.2.2	Matkailualuejako	95
9.2.3	Maakuntatason profiloituminen	98
9.3	Tuotteistaminen ja markkinointi	99
9.4	Yhteistyö	100
9.5	Tärkeimmät liikenneyhteydet ja liikenteen solmupisteet	101
9.5.1	Kansalliset liikenteen solmupisteet	101
9.5.2	Uudenmaan tiepiiri	102
9.5.3	Vaasan tiepiiri	103
9.5.4	Hämeen tiepiiri	104
9.5.5	Turun tiepiiri	105

10 TIEHALLINNON JA TULEVIEN ELYJEN MAHDOLLISUUDET MATKAILULIIKENTEEEN EDISTÄMISEKSI	109
10.1 Hallinnolliset haasteet ja mahdollisuudet	109
10.2 Matkailuliikenne on osa muuta liikennettä	110
10.3 Jatkotoimenpiteet	113
10.3.1 Matkailun ja matkailuliikenteen kehittäminen on poikkihallinnollista toimintaa	113
10.3.2 Asiakkaiden tarpeet etusijalle	114
10.3.3 Loppusanat	115
11 LÄHTEET	116
12 LIITTEET	127

1 JOHDANTO

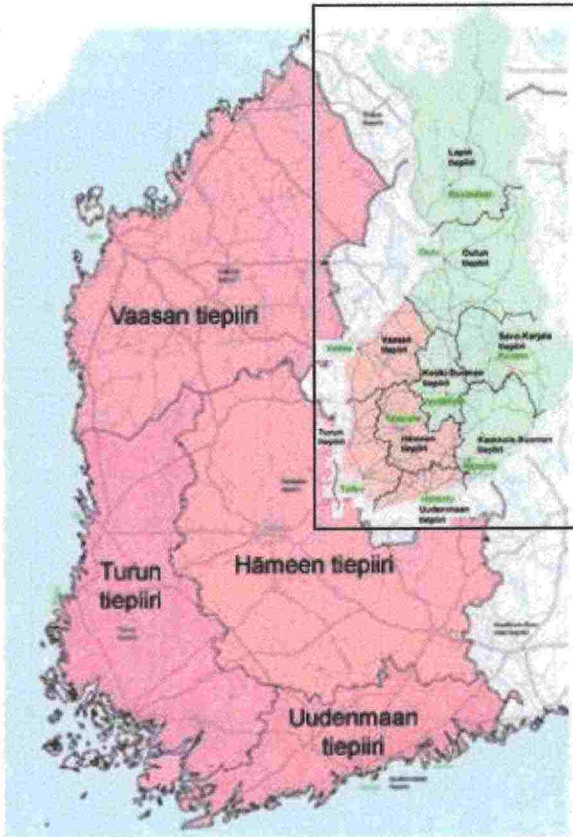
Matkailu on maailman suurin vientiteollisuusala ja maailman tärkeimpiä sosio-ekonomisia sektoreita. Vuodesta 1950 vuoteen 2004 kansainvälinen matkailu on kasvanut 25-kertaiseksi eli 6,5 prosenttia joka vuosi. Kasvu ei ole aina ollut tasaista, vaan siinä on toisinaan esiintynyt satunnaisia notkahduksia. Kasvun on ennustettu jatkuvan vuoteen 2020 noin neljän prosentin vuosivauhdilla, mikä merkitsisi 1,6 miljardia kansainvälistä matkaa vuonna 2020. Vastaavasti matkailutulon ennustetaan nousevan noin 2 triljoonaan dollariin. Kotimaisen matkailun merkitys on globaalisti noin kymmenen kertaa suurempaa kuin kansainvälisen matkailun. Vain reilu kolme prosenttia maailman väestöstä tekee kansainvälisiä matkoja. (Matkailu vuonna 2020 - faktaa ja fiktiota 2006, 14-15; Borg et al., 2002, 13.) Taloudellinen taantuma on vähentänyt kansainvälistä matkailua, joka kasvoi vuonna 2008 vain 2 prosenttia (Global travel trends 2008, 2).

Matkanteko on olennainen osa matkustamista ja siitä jäävä mielikuva vaikuttaa matkailijan muodostamaan mielikuvaan matkasta. Matkaketjujen sujuvuus on ensiarvoisen tärkeää, koska matkailuliikenteessä on yleistä, että saman matkan aikana käytetään eri kulkumuotoja. Henkilöauto on ylivoimaisesti suosituin kulkumuoto Suomessa liikkuvien kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden keskuudessa etenkin lyhyemmillä matkoilla. Matkan pituuden kasvaessa yleistyy junan ja lentokoneen käyttö. (Liminka & Wallin 2003, 15-16.)

Henkilöautoliikenteen lisäksi tieverkkoa käyttävät myös linja-auto- ja taksiliikenne. Koska suurin osa matkailuliikenteestä kulkee tieverkolla, on teiden kunnolla ja tieverkon kattavuudella oleellinen vaikutus matkailualueiden muodostumiseen ja saavutettavuuteen. Näihin tekijöihin Tiehallinto voi vaikuttaa tienpidolla, joka käsittää tieverkosta ja teiden kunnosta huolehtimisen (Nevalainen 2007, 13). Myös opastuksella vaikutetaan matkailukohteiden saavutettavuuteen kuten myös keli- ja häiriöinformaatiolla.

Selvityksessä tarkastellaan matkailuliikennettä kokonaisuudessaan painottaen Tiehallinnon toiminnallisia mahdollisuuksia. Matkailua tarkastellaan sekä globaalilla, valtakunnallisella että alueellisella tasolla. Tarkastelu kohdentuu Tiehallinnon Läntiselle yhteistyöalueelle (kuva 1), missä asuu noin 3,5 miljoonaa ihmistä, mikä on 65 prosenttia koko Suomen väkiluvusta. Koko maan pinta-alasta Läntisen yhteistyöalueen osuus on 25 prosenttia. (Tilastokeskus 2008a.) Matkailukulutuksesta Tiehallinnon Läntiselle yhteistyöalueelle kohdistui 88 prosenttia vuonna 2002 (Konttinen 2006, 32).

Tiehallinnon läntisten tiepiirien kesken on harjoitettu organisoitua yhteistyötä 2000-luvun alusta lähtien. Tiepiirit muodostavat luontevan yhteistyöalueen muun muassa tiepiirien maantieteellisen läheisyyden sekä samankaltaisten piirteiden johdosta alue-, asutus- ja tuotantorakenteessa. Yhtäläisyyksiä löytyy myös liikenteen suuntautumisessa, määrissä ja liikenteen rakenteessa sekä tienpidon olosuhteiden samankaltaisuudessa. Yhteistyön tarkoituksena on parantaa toiminnan asiakaslähtöisyyttä, tienpidon laatua ja taloudellisuutta sekä hallinnon tehokkuutta ja tuottavuutta. Myöhemmin raportissa Tiehallinnon Läntisestä yhteistyöalueesta käytetään nimeä Läntinen yhteistyöalue.



Kuva 1. Tiehallinnon tiepiirit ja Läntinen yhteistyöalue.

Aineistoa selvitykseen on kerätty kirjallisuudesta, mediasta, seminaareista sekä haastatteluista. Haastattelut on suoritettu yksilö-, pari- ja ryhmähaastatteluina. Haastatteluista suoritettiin yhteensä 15 ja haastateltavia oli 21. (liite 2) Haastateltavien joukossa oli sekä valtakunnallisia että alueellisia toimijoita. Haastateltavina oli jokaisen liikennemuodon eli lento-, laiva-, raide-, linja-auto ja taksiliikenteen edustaja sekä matkailun parissa toimivia asiantuntijoita. Haastateltavat pyrittiin valitsemaan niin, että mukaan saadaan monipuolinen ja laaja joukko sekä matkailun että liikenteen asiantuntijoita ja että matkailusta ja matkailuliikenteestä saataisiin mahdollisimman kattava kuva. Haastatteluilla haluttiin kerätä haastateltavilta omakohtaisia kokemuksia ja mielipiteitä matkailusta ja matkailuliikenteestä sekä kehittämisideoita ja keinoja. Alueelliset toimijat toivat tärkeää tietoa Läntisen yhteistyöalueen ominaispiirteistä ja mahdollisuuksista. Haastatteluista on koottu yhteenveto, joka on sisällytetty tekstiin ja erotettu muusta tekstistä *kursiivilla*.

2 MATKAILU JA SAAVUTETTAVUUS

2.1 Matkailun ja matkailuliikenteen määrittely

Matkailu on moniulotteinen käsite ja ilmiö, mistä johtuen matkailua ei voida määritellä yksiselitteisesti (mm. Page 2003, 5; Pearce 1991, 1; Hemmi et al., 1987, 8,13; Goeldner & Ritchie 2003, 6). Maailman matkailujärjestö (World Tourism Organization UNWTO) määrittelee matkailun toiminnaksi, missä ihminen matkustaa tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolelle yhtäjaksoisesti korkeintaan vuodeksi vapaa-ajanviettomatkan, liikematkan tai muun tarkoituksen vuoksi. Matkailija ei saa harjoittaa kohdealueella sellaista toimintaa, josta saisi rahallista korvausta. Matkailun määrittelyn ulkopuolelle jäävät tavanomaisen elinpiirin sisällä tapahtuvat työ- ja opiskelumatkat. Tavanomainen elinpiiri tarkoittaa henkilön koti-, työ- ja opiskelupaikkakuntaa tai muuten säännöllisesti tai usein vierailtua paikkaa. (Recommendations on tourism statistic 1994, 7.) Vuoristo (2003, 15) selvittää matkailun olevan myös lähtö- ja kohdealueiden välistä vuorovaikutusta, jossa osapuolina ovat matkailijat sekä matkailijoita palvelevat yritykset ja organisaatiot. Liikenneyhteydet ja -reitit yhdistävät lähtö- ja kohdealueet toisiinsa.

Tässä selvityksessä matkailu ymmärretään laajana ilmiönä, joka kattaa sekä kotimaanmatkailun että ulkomaisten matkailun Suomeen. Matkailu pitää sisällään vapaa-ajan matkat sekä maksullisessa että ilmaisessa majoituksessa, kuten matkat mökille tai sukulaisten luo sekä liikematkat tavanomaisen elinpiirin ulkopuolelle. Matkailuliikenteellä tarkoitetaan matkailutarkoituksessa tapahtuvaa henkilöliikennettä (Matkailuliikenteen kehittäminen. Toimenpidesuositukseset 2001, 20).

2.2 Saavutettavuus

Jotta matkakohde voi menestyä, tulee sen olla saavutettavissa. Matkakohteen saavutettavuutta voidaan tietyin edellytyksin parantaa muun muassa kehittämällä liikennejärjestelmää, mutta liikenneyhteyksien taso ja kehittämismahdollisuudet ovat kuitenkin aina riippuvaisia kohteen maantieteellisestä sijainnista (Somerpalo 2006, 20). Syrjäisemmillä alueilla riippuvuus liikenteestä on suurempaa ja matkakustannukset korkeampia (Honkatukia 2008, 19). Matkailukohteen saavutettavuuden lisäksi myös matkailukohteiden välinen saavutettavuus on tärkeää sekä toimivat yhteydet matkailukohteen sisällä.

Yleensä saavutettavuutta lähestytään joko paikasta tai ihmisestä käsin (Moseley 1979, 56, 58; Lampinen et al., 2004, 15; European Accessibility and Peripherality: concepts, models and indicators 2002, 9). Tässä selvityksessä saavutettavuutta tarkastellaan alueesta eli matkailukohteesta lähtöisin, jolloin saavutettavuus yleensä ymmärretään alueen ja siihen liittyvän liikennejärjestelmän ominaisuutena (Moseley 1979, 65; Somerpalo 2006, 14, 16, 48).

Perustan matkakohteiden saavutettavuuden tarkastelulle tässä selvityksessä luo liikenneinfrastruktuurin tarjontaa kuvaavat indikaattorit, joilla kuvataan tie- ja rautatieverkkoa, lentoasemien, rautatieasemien ja satamien määrää, tiheyttä sekä sijaintia Suomessa ja Läntisellä yhteistyöalueella. Koska pelkät olemassa olevat väylät ja asemat eivät takaa hyvää saavutettavuutta, tarkastellaan saavutettavuutta myös liikennemääräindikaattoreilla. Näin kuvataan matkustajamääriä lento-, raide-, laiva- ja tieliikenteessä sekä Suomen sisäisessä liikenteessä että ulkomailta Suomeen suuntautuvassa matkustajaliikenteessä. Henkilöliikennettä kuvaavien karttojen ja tilastojen tulkinnessa tulee ottaa huomioon, että ne kuvaavat kaikkea matkustajaliikennettä, eivät pelkästään matkailuliikennettä. Saavutettavuutta tarkastellaan myös matkaketjujen toimivuudella eli kuinka hyvin eri liikenneyhteydet toimivat yhdessä. Matkaketjujen toimivuutta tutkitaan haastatteluin, missä matkailualan asiantuntijat ja liikenteenharjoittajat kertovat omakohtaisia mielipiteitä ja kokemuksia matkaketjujen sujuvuudesta. Matkaketjujen toimivuutta voisi tutkia myös vertailemalla eri liikennemuotojen aikatauluja ja niiden yhteensopivuutta sekä vaihtovälejä ja -matkoja.

Saavutettavuuteen vaikuttavat myös lähtö- ja kohdealueen välisten joukkoliikenneyhteyksien määrä, matka-aika ja hinta sekä asemien ja tiejaksojen kapasiteetti.

Yhteyksien lakkauttaminen tai lisääminen vaikuttaa nopeasti ja yhteydestä riippuen jopa rajusti kohteen saavutettavuuteen ja kohteeseen tulevien matkailijavirtojen määrään. Vastaavasti asemien kapasiteettien rajallisuus on este uusien yhteyksien luomiselle tai aseman laajentamiselle. Tietyillä tiejaksoilla kapasiteetti voi aika-ajoin ylittyä, mikä vaikuttaa matkailukohteen saavutettavuuteen hidastaen matkantekoa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Saavutettavuuteen vaikuttavat myös vuodenaikojen vaihtelut sekä sääolosuhteet. Matkailusesonkeina saavutettavuus voi parantua, kun liikenneyhteyksiä lisätään kasvavien liikennevirtojen tarpeisiin. Syrjäisillä ja harvaan asutuilla seuduilla joukkoliikenneyhteydet voivat vastaavasti heikentyä kesäisin, vaikka se on matkailusesonkiaikaa. Kesäisin joukkoliikennevuoroja on vähemmän, koska ei ole päivittäistä koululaisliikennettä. Toisaalta saavutettavuus voi huonontua lisääntyneen liikenteen ja ruuhkien myötä. Matkailun sesonkiaikoina paikat lentokoneissa, laivoissa ja joukkoliikennevälineissä voivat olla loppuunmyytyjä kauan ennen lähtöä tai jäljellä voi olla enää kalliita lippuja. Vuodenajat vaikuttavat saavutettavuuteen keli- ja sääolosuhteiden myötä. Talvisin nopeusrajoitukset ovat alhaisempia ja valoisa aika on lyhyempi, mikä voi hidastaa kohteen saavutettavuutta ajallisesti. (Haastatteluiden yhteenveto)

Yhtenä tärkeänä saavutettavuuden osana on tiedon saavutettavuus. Matkustaja tarvitsee tietoa matkansa kaikissa vaiheissa. Tietoa on oltava saatavilla kaikille matkustajaryhmille matkan aikana sekä ennen matkaa helposti ja nopeasti. (Kiiskilä 2004, 22, 109.)

Matkailukohteen saavutettavuutta parantaa, jos matkailukohdetta kuvaava tieto sekä liikennetieto ovat saatavilla samasta paikasta. Erityisesti liikennevälineiden solmupisteissä, kuten lento- ja rautatieasemilla, matkakeskuksissa sekä muilla vaihtopysäkeillä tulee olla saatavilla matkailijan kannalta relevanttia tietoa. Tähän voidaan vaikuttaa esimerkiksi

perustamalla kaupungin tai kunnan matkailuneuvontaa liikenteen solmupisteisiin. Matkailijan kannalta on tärkeää tietää mistä tietoa on saatavilla. Ellei tietoa osata välittää matkailijalle, tulee pystyä ainakin kertomaan mistä lisää tietoa on mahdollista saada. (Haastatteluiden yhteenveto)

Tiedon hankinnassa internetin merkitys korostuu koko ajan enemmän. Internetin kautta matkailija voi helposti ja vaivattomasti löytää itseään kiinnostavaa tietoa. Myös matkailuyrityksen ja liikenteenharjoittajan kannalta tiedon jakaminen internetin kautta on kätevää, koska tiedon päivittäminen sähköisesti on helppoa ja tieto on kaikkien saatavilla. Tiedon etsimisen lisäksi internetissä pitää pystyä myös tilaamaan, varaamaan ja maksamaan. Kaikkea tietoa ei voida siirtää internetiin, vaikka se on käytetty tiedon hakukanava, erityisesti nuorempien matkailijoiden keskuudessa. Internetissä tiedon saavutettavuutta voidaan parantaa linkittämällä eri palvelun tarjoajien antamaa tietoa. Tiedon tulee olla suomen lisäksi vähintään englannin kielellä, jotta myös ulkomaiset matkailijat ymmärtävät sen. (Haastatteluiden yhteenveto)

3 MATKAILU JA MATKAILULIIKENNE OSANA YHTEISKUNTAPOLITIIKKAA

3.1 Poliittisten linjausten yhteneväisyys

Poliittisilla linjauksilla ja toimenpiteillä vaikutetaan matkailun toimintaympäristöön ja sitä kautta matkailun kehittymismahdollisuuksiin. Kaikella poliittisella toiminnalla on vaikutusta matkailuun, ei pelkästään matkailupolitiikalla. Esimerkiksi elinkeinopolitiikan linjaukset, kuten yrittäjyyden tukeminen ja edistäminen sekä liikennepoliittiset linjaukset, kuten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteet ja joukkoliikenteen tukeminen vaikuttavat matkailun toimintaympäristöön.

Koska matkailu on sekä taloudellisesti että työllisyyden kannalta merkittävä elinkeino, pyritään sen kehitysedellytyksiin vaikuttamaan aina valtakunnan tasolta asti. Valtioneuvosto on esittänyt omat linjauksensa matkailupolitiikasta, joilla pyritään muun muassa matkailun kasvun nopeuttamiseen ja alan kilpailukyvyyn parantamiseen (Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta, 2).

Tavoitteista huolimatta useat haasteltavat kokevat, että matkailua ei huomioida valtakunnan tasolla tarpeeksi Pohjois-Suomen matkailua lukuun ottamatta. Läntisellä yhteistyöalueella matkailu jää helposti muiden toimintojen varjoon, koska tuotantorakenne on monipuolinen. Alueella kuitenkin asuu yli puolet Suomen väestöstä, alueen kautta kulkee suurin osa maahan tulevasta lento- ja laivamatkailijoista ja matkailukulutus ja työllisyys keskittyvät alueelle. (Haastatteluiden yhteenveto)

3.2 Yhteiskuntapolitiikka ja liikennepolitiikka

Yhteiskuntapolitiikka on poliittista toimintaa, jossa tavoitteena on pyrkimys mahdollisimman hyvään yhteiskuntaan. Yhteiskuntapolitiikka on valintoja tavoitteista mihin pyritään sekä keinoista, joilla tavoitteisiin päästään. Yhteiskuntapolitiikka on asioiden laittamista tärkeysjärjestykseen, koska kaikkia tavoitteita ei voida saavuttaa samaan aikaan. Tavoitteet voivat myös olla osittain ristiriitaisia, joka vaikeuttaa niiden toteutumista. Keskeisiä toimijoita yhteiskuntapolitiikassa ovat kunnat ja niiden yhteistyöelimet, kuten maakuntaliitot, valtiovalta ja Euroopan unioni. (Savikuja 2000, 9-11.)

Yhteiskuntapolitiikkaa toteuttavien tulee olla tietoisia vallitsevasta yhteiskunnan tilasta ja otettava huomioon mitä maailmassa tapahtuu. Yhteiskunta muuttuu koko ajan ja on kyettävä hahmottamaan mihin suuntaan ympäröivä maailma on kehittymässä. Euroopan unioni vaikuttaa kansalliseen yhteiskuntapolitiikkaan päätösten, asetusten, direktiivien ja erilaisten kehittämisohjelmien kautta. Yhteiskuntapolitiikan tärkeiksi ulottuvuuksiksi nousevat kansainvälisyys, moniäänisyys ja yhteistyö. (Savikuja 2000, 10, 50-52.)

Yhteiskuntapolitiikkaa voidaan lähestyä jakamalla se kolmeen eri politiikan päälohkoon, joita ovat talous-, sosiaali- ja kulttuuripolitiikka. Tähän ryhmittelyyn voidaan lisätä myös alue- ja ympäristöpolitiikka. Yhteiskuntapolitiikkaa ei kuitenkaan voida nähdä tiukasti jaettuna edellä mainittuihin politiikkalohkoihin, vaan eri politiikanlohkot toimivat osittain päällekkäin, toisiaan tukien

ja vaikuttavat laaja-alaisesti yhteiskuntaan. Talouspolitiikan tärkeinä tavoitteina ovat talouskasvu ja vakaa kansantalous, mikä vaikuttaa kansalaisten elintasoon. Kulttuuripolitiikan toimin tuetaan ja edistetään kulttuuritoimintaa sekä koulutus- ja tiedepolitiikkaa. Kulttuuripolitiikka ulottuu kansalaisten elämäntavoista aina yhteiskunnan arvoihin ja päämääriin. Sosiaalipolitiikassa kansalaisten sosiaalinen ja taloudellinen turvallisuus on keskeistä. Alue- ja ympäristöpolitiikka voidaan katsoa kuuluvan kaikkiin edellä mainittuihin politiikkalohkoihin ja vastavuoroisesti jokaiseen politiikan lohkoon voidaan katsoa kuuluvan taloudellisia, sosiaalisia ja kulttuurillisia tekijöitä. (Savikuja 2000, 44-45; Nieminen 1955, 44-46.)

Liikennepolitiikassa keskeisenä tavoitteena on hyvinvoiva Suomi. Liikennejärjestelmää tulee suunnitella ja kehittää kokonaisuutena niin, että se tukee parhaalla mahdollisella tavalla yleisiä yhteiskuntapolitiittisia tavoitteita ja alueiden kehittämisen strategioita. (Tienpidon linjaukset 2015. Raportti 2000, 14; Liikenne 2030. Suuret haasteet ja uudet linjat 2007, 8.) Tarvittavien matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten tulee tukea ihmisten hyvää arkea, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa. Liikkumisen ja kuljettamisen tulee olla turvallista ja liikennejärjestelmä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012, 16-17.) Kansalliselle liikenteen sääntelylle luo pohjan Euroopan unionin yhteinen liikennepolitiikka ja säädökset (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. 2007, 6), missä korostetaan ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkumista sekä unionin liikennejärjestelmän kehittämistä yhtenäisenä kokonaisuutena (Tienpidon linjaukset 2015. Raportti 2000, 14).

Haasteen liikennepolitiikalle luo Suomen maantieteellinen sijainti etäällä Euroopan liikenteen ja logistiikan valtavirroista sekä erot liikennemäärissä Suomen sisällä. Maaseudulla tavoitteena on liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason turvaaminen, kun taas kaupunkiseuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, liikenne jatkaa kasvuaan. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012, 17.)

Keskeisenä liikennepolitiikan lähtökohtana on asiakaslähtöisyys, jolla tarkoitetaan jatkuvan vuoropuhelun kautta kehittyvää ymmärrystä asiakkaiden toiminnoista sekä matkoihin ja kuljetuksiin liittyvistä erilaisista tarpeista. Asiakaslähtöinen ajattelu edellyttää tarpeiden priorisointia ja asiakkaan toimintaa hyödyttäviä keinovalintoja. Asiakaslähtöisyyteen kuuluu myös varmistaa, että tulevat sukupolvet voivat liikkua ja kuljettaa omien tarpeidensa mukaan tulevaisuuden keinoja hyödyntäen. (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. 2007, 6, 8.) Liikennepolitiikkaa ohjaavat myös ilmastonmuutoksen hillintä ja yhteiskunnassa tapahtuvat muutokset, kuten väestön ikääntyminen ja elämäntapojen muutokset.

Tässä tutkimuksessa yhteiskuntapolitiikka nähdään laajana, edellä esitettyjen politiikkalohkojen yhteistoimintana. Yhteiskuntapolitiikan tapaan myös matkailun kehittämisessä tarvitaan eri politiikkojen välistä yhteistyötä. Toimijoiden tulee asettaa yhteisiä tavoitteita ja pyrkiä niihin päämäärätietoisesti. Matkailupolitiikkaa ei voida harjoittaa tyhjiössä, koska matkailuun vaikuttavat monet välilliset asiat, kuten muiden elinkeinojen kehittyminen sekä muu harjoitettava politiikka (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013 2006, 37). Liikennepolitiikka määrittää asiakaslähtöisenä toimintana, jonka keinoin pyritään kohti ekologisesti, taloudel-

lisesti ja sosiaalisesti kestäväää liikennejärjestelmää. Asiakkuusajattelua tulee toteuttaa myös matkailusektorilla ja löytää ne keinot, jotka luovat liikenteen ja matkailuelinkeinon ydinalueen. Kaikilla liikennepoliittisilla toimilla vaikutetaan saavutettavuuteen joko välillisesti tai välittömästi. Liikennejärjestelmän kehittäminen yhtenäisenä kokonaisuutena parantaa matkaketjuajattelua ja vaikuttaa positiivisesti matkailuliikenteeseen

3.3 Elinkeinopoliittinen näkökulma

Elinkeinopoliittikka määritellään monitasoiseksi toiminnaksi, missä julkisen vallan ohella toimijoina ovat yrittäjät ja yritykset, koulutus- ja innovaatiopalveluja tuottavat organisaatiot, rahoituslaitokset sekä muut yrityspalveluja tuottavat organisaatiot. Tärkeää eri toimijoiden välillä on se, miten hyvin niiden toimet tukevat ja täydentävät toisiaan ja valittua yhteistä kehittämisstrategiaa muuttuvassa toimintaympäristössä. Kansallisella tasolla elinkeinopoliittikalla tarkoitetaan julkisen vallan toimia, joiden tarkoituksena on yhteiskunnan taloudellisen perustan vahvistaminen, sen uudistamisesta huolehtiminen ja sellaisen toimintaympäristön luominen, joka edistää yritysten syntymistä, toimintaa, kasvua, kilpailukykyä ja työllisyyttä. Kunnan tasolla elinkeinopoliittikalla tarkoitetaan paikallisia toimenpiteitä, joilla paikallisista lähtökohdista parannetaan yritysten fyysistä ympäristöä, tuotantopanosten saatavuutta, osaamista, palveluja sekä toimintaan liittyviä säädöksiä ja päätöksentekokäytäntöjä. (Kuntaliitto 2007.)

Alueellisen jaottelun lisäksi elinkeinopoliittikka voidaan määritellä suppeasti tai laajasti. Suppean elinkeinopoliittikan määrittely pitää sisällään teknologia-, yritys-, kilpailu ja kuluttaja-, sisämarkkina- sekä energia- ja ilmastopoliittikan. Laajassa määrittelyssä elinkeinopoliittikalla tarkoitetaan edellisten politiikkalohkojen lisäksi yhteistyötä tiede-, työvoima-, koulutus- ja kulttuuri-, vero-, ympäristö-, liikenne- ja viestintä-, sosiaali- ja terveys- sekä talouspolitiikan kanssa. (Lipponen & Virtanen 2006, 25-26.)

Tässä selvityksessä elinkeinopoliittikka määritellään laajana poliittisena toimintana, joka kattaa kaikki edellä mainitut politiikat ja toimijat sekä korostaa toimijoiden ja politiikkojen välistä yhteistyötä. Matkailua tukevia elinkeinopoliittisia keinoja ovat muun muassa matkailuyrittäjyyden tukeminen ja edistäminen sekä osaamisen lisääminen. Tärkeää on, että matkailun kehittämiseksi tehdään yhteistyötä eri toimijoiden välillä ja otetaan huomioon sekä kansainväliset että kansalliset ilmiöt, jotka vaikuttavat matkailun toimintaympäristöön. Liikennepoliittisin keinoin voidaan oleellisesti vaikuttaa keskeisiin elinkeinopoliittisiin tavoitteisiin. Toimivalla liikennejärjestelmällä ja pitkäjänteisellä liikennepoliittikalla tuetaan elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja kilpailukykyä ja sitä kautta talouskasvua. Liikennepoliittisin keinoin tulee vahvistaa Suomen asemaa suotuisana ja kilpailukykyisenä maana yrityksille. Erityisen tärkeää on luoda edellytykset sujuvalle ja kustannustehokkaalle logistiikalle. Sekä kansainvälisten että kotimaisten kuljetusten tulee sujua häiriöttömästi ja täsmällisesti. (Liikennepoliittikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2008, 7.) Tukemalla elinkeinopoliittisia toimintoja ja parantamalla saavutettavuutta, tuetaan samalla kaikkea liikkumista ja parannetaan matkaketjuja.

3.4 Ympäristöpoliittinen näkökulma

Ympäristöpoliittisin keinoin pyritään vaikuttamaan ympäristön tilaan. Ympäristön tilaan vaikuttavia päätöksiä tehdään myös muilla politiikan aloilla, kuten talous-, alue-, energia- ja liikennepolitiikassa (Haila & Jokinen 2001, 49). Globaalina ja yhtenä keskeisimmistä toiminnoista ympäristöpolitiikassa on ilmastonmuutoksen hillitseminen. Useiden tutkimusten mukaan ihminen on toiminnoillaan voimistanut kasvihuoneilmiötä. Haitallisin ihmisen toiminnasta aiheutuva kasvihuonekaasu on hiilidioksidi, jonka vuotuiset päästöt kasvovat noin 80 prosenttia vuodesta 1970 vuoteen 2004 (Climate Change 2007: Synthesis Report. Summary for Policymakers 2007, 2, 5; Dunn & Flavin 2002, 28, 45).

Suomen kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä liikenteen osuus on noin 20 prosenttia, josta noin 90 prosenttia on tieliikenteen päästöjä. Tieliikenteen päästöistä noin 60 prosenttia tulee henkilöautoliikenteestä. Rautatieliikenteen osuus liikenteen päästöistä on noin prosentin verran, lentoliikenteen noin kaksi prosenttia ja vesiliikenteen noin neljä prosenttia. (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009-2020 2009, 16.)

Ilmastonmuutoksen täydellinen pysäyttäminen on mahdotonta, koska monet kasvihuonekaasut säilyvät ilmakehässä satoja vuosia. Keskeistä on ilmastonmuutoksen hillitseminen johon pyritään kansainvälisin sopimuksin, joista tärkeimpänä on vuonna 1992 tehty ilmastonmuutoksen yleissopimus (YK:n ilmastopoliittinen sopimus) ja sitä täydentävä Kioton pöytäkirja vuodelta 1999. Kioton sopimuksen kasvihuonekaasupäästöjen vähennys- ja rajoittamisvelvoitteet Suomen osalta on pitää kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2012 vuoden 1990 tasolla. (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009-2020 2009, 15.) Euroopan unioni on asettanut tavoitteeksi hiilidioksidipäästöjen vähentämisen 20 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Euroopan unionissa ollaan valmiita 30 prosentin päästövähennyksiin, jos muu maailma sitoutuu samansuuruisiin tavoitteisiin. (Puntanen, Sala & Viren 2008, 11.)

Ilmastonmuutoksen seurauksena liikennepoliittinen painopiste on siirtynyt henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin kulkutapoihin (Donner et al., 2008, 6). Keinoja liikenteestä aiheutuvien päästöjen vähentämiseksi ovat muun muassa liikenteen kysynnän vähentäminen, energiatehokkuuden parantaminen ja uusien vähäpäästöisten polttoaineiden kehittäminen ja käyttöönotto, vaikuttaminen ihmisten asenteisiin sekä yhdyskuntarakenteen hajautumisen pysäyttäminen. Pelkästään liikennepoliittisilla toimenpiteillä ei tavoiteta päästä, vaan tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelun sekä veropolitiikan ja muun taloudellisen ohjauksen tukea. (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat 2007, 8-9, 18; Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 17.)

3.5 Sosiaalipoliittinen näkökulma

Sosiaalipoliitikassa kansalaisten sosiaalinen ja taloudellinen turvallisuus on keskeistä (Savikuja 2000, 44-45). Sosiaalipoliitiikka on luonteeltaan jatkuvasti muuttuvaa ja siinä voi syntyä uusia toimintamuotoja. Sosiaalipoliittisin toimin pyritään turvaamaan eri väestöryhmille kohtuulliseksi katsottu elintaso sekä sosiaalinen turvallisuus ja viihtyvyys. (Nieminen 1955, 22, 30, 189.)

Liikkumisen esteettömyys on tärkeä liikennepoliittinen tavoite. Liikenteen suunnittelussa erityisesti heikoimmassa asemassa olevien ryhmien tarpeet tulee ottaa huomioon (Ojala 2003, 246). Liikenneympäristön esteettömyydestä hyötyvät kaikki väestöryhmät. Liikkumisen esteettömyys tulee entistä tärkeämmäksi väestön ikääntymisen myötä. Liikenneympäristö, tuotteet ja palvelut tulee mukauttaa käyttäjien erilaisiin tarpeisiin ja ne tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja esteettömiksi. Jokaisella iällä, toimintakyvystä ja kulttuuritaustasta riippumatta tulee olla mahdollisuus niiden käyttöön. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012, 17.) Liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä osa esteettömyyttä, koska vaarallinen liikenneympäristö voi toimia esteenä liikkumiselle. Pysäkit ja terminaalit tulee suunnitella selkeiksi ja helppokulkuisiksi ja niihin kulkeminen tulee olla helppoa kaikilla liikennemuodoilla. Liikennemuotojen välisiin vaihtoihin ja niiden sujuvuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Matkustaminen eri joukkoliikennemuodoissa tulee onnistua kaikilta väestöryhmiltä. Opasteet ja informaatio tulee olla kaikkien väestöryhmien ulottuvilla.

Myös matkailukohteissa tulee olla huomioitu liikuntarajoitteisten liikkumismahdollisuudet. Esimerkiksi erilaisia reittejä voidaan toteuttaa niin, että liikkuminen niissä onnistuu pyörätuolilla tai reitillä kulkemiseen on tarjolla erilaisia lisävarusteita, jotka auttavat heikommin liikkuvien kulkemista. Opasteet ja muu informaatio tulee olla selkeästi ja yksinkertaisesti esitetty. Esimerkiksi matkailukohteiden esitteitä laadittaessa tulee ottaa huomioon kohderyhmä, kenelle se on tarkoitettu sekä tuottaa tietoa matkailukohteesta ja sen palveluista kattavasti eri kanavien kautta niin, että eri väestöryhmät voivat sitä helposti hyödyntää.

3.6 Aluepoliittinen näkökulma

Aluepolitiikka pitää sisällään kaikkia aiemmin esiteltyjä politiikan lohkoja. Aluepolitiikka voidaan määritellä joko laajana tai suppeana. Laajasti määriteltynä aluepolitiikka käsittää toimet, jotka vaikuttavat aluekehitykseen, vaikka niiden tavoite ei ensisijaisesti ole aluepoliittinen. Suppea aluepolitiikka on tietoista talouspoliittista toimintaa, jonka tavoitteena on vaikuttaa alueellisesti määrittävien kohteiden, kuten paikkakuntien, seutujen, maakuntien ja valtioiden taloudelliseen ja sosiaaliseen kehitykseen. Aluepolitiikan keskeisenä tavoitteena on vähentää liiallisia alueellisia eroja ja syitä näiden erojen syntyyn. Euroopan unionin harjoittamalla aluepolitiikalla on vaikutusta Suomen aluepolitiikkaan. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 71, 96; Laakso & Loikkanen 2004, 427; Aho 1997, 110.)

Matkailu on alueellinen ilmiö, jolle on tyypillistä alueelliset vaihtelut. Matkailua ja siihen liittyvää toimintaa ei voida siirtää muille paikkakunnille. Matkailu on työvoimavaltaista ja sen työllistävä vaikutus on huomattava varsinkin syrjäisillä alueilla sijaitsevilla matkailukeskuksilla, missä matkailun merkitys alueen elinvoimaisuuden kannalta voi olla elintärkeää. Pääosa matkailukeskuksista on sijoittunut taajamien ja kasvukeskusten ulkopuolelle. Matkailu onkin yksi niistä harvoista elinkeinoista, jotka ovat tarjonneet syrjäseuduilla uusia työpaikkoja. Tästä huolimatta matkailun absoluuttiset tulo- ja työllisyysvaikutukset keskittyvät voimakkaasti alueille, joille väestö ja tuotanto ovat yleisesti kasautuneet. (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013, 9, 13; Matkailun satelliittitilinpito ja aluetaloudelliset vaikutukset 2005, 9.)

Yhteenveto:

- Kaikella poliittisella toiminnalla on vaikutusta matkailuun, ei pelkästään matkailupolitiikalla.
- Matkailuun vaikuttavat monet välilliset asiat, kuten muiden elinkeinojen kehittyminen ja muu harjoitettava politiikka.
- Valtioneuvosto on esittänyt omat linjauksensa matkailupolitiikasta, jolla pyritään mm. matkailun kasvun nopeuttamiseen ja alan kilpailukyvyn parantamiseen.
- Matkailun kehittämisessä tarvitaan eri politiikkojen yhteistyötä. Toimijoiden tulee asettaa yhteisiä tavoitteita ja pyrkiä niihin päämäärätietoisesti.
- Matkailun kehittämisessä tulee ottaa huomioon sekä kansainväliset että kansalliset ilmiöt, jotka vaikuttavat matkailun toimintaympäristöön.
- Matkailu on työvoimavaltaista ja sen työllistävä vaikutus on huomattava varsinkin syrjäisillä alueilla sijaitsevilla matkakeskuksilla, missä matkailun merkitys alueen elinvoimaisuuden kannalta voi olla elintärkeää.
- Pääosa matkailukeskuksista on sijoittunut taajamien ja kasvukeskusten ulkopuolelle, mutta matkailun absoluuttiset tulo- ja työllisyysvaikutukset keskittyvät voimakkaasti alueille, joille väestö ja tuotanto ovat yleisesti kasautuneet.

4 MATKAILUN TALOUDELLISET JA TYÖLLISYYSSVAIKUTUKSET

4.1 Matkailun välittömät ja välilliset vaikutukset

Matkailun on sanottu olevan yksi maailman nopeimmin kasvavista elinkeinoista (Matkailun satelliittitilinpito ja aluetaloudelliset vaikutukset 2005, 9). Matkailu tuottaa työpaikkoja sekä suoraan esimerkiksi matkailuyrityksissä että välillisesti muun muassa rakennusteollisuudessa ja muilla palvelualoilla (Hemmi et al., 1987, 103). Lisääntyvät tavara- ja ihmisvirrat voivat parantaa alueen liikenneyhteyksiä ja -väyliä. Matkailuelinkeinon kehittyminen alueella voi luoda tarvittavan piristysruiskeen alueen elinvoimaisuudelle ja parantaa alueen tunnettavuutta ja imagoa sekä houkutella lisää palveluita, yrittäjiä ja investointeja, työntekijöitä sekä vakituksia asukkaita (mm. Holloway 1989, 174-177; Page 2003, 313-314).

Matkailun vaikutukset eivät jää pelkästään matkakohteeseen, vaan matkailusta hyödytään myös matkakohteen ulkopuolella. Matkailija kuluttaa rahaa matkakohteeseen mennessään esimerkiksi liikennepalveluihin sekä matkan varrella olevissa tienvarsikohteissa. Osa kohteista on erikoistunut erityisesti tiellä liikkuviin matkailijoihin ja heidän tarpeisiinsa, jolloin yritys sijoittuu usein maisemallisesti houkutteleviin paikkoihin tai vilkkaasti liikennöityjen teiden varsille. (Vuoristo 2002, 330.)

Matkailun taloudellisia vaikutuksia arvioitaessa on huomioitava, että matkailu on nopeasti muuttuva elinkeino. Matkailulle on ominaista myös kausiluonteisuus ja hyödyn jakautuminen alueellisesti epätasaisesti. Ilman huolellista suunnittelua matkailu voi tuoda mukanaan vakavia pitkäaikaisia ongelmia, kuten ympäristön pilaantumista. (mm. Holloway 1989, 174-177; Page 2003, 313-314.) Matkailuyritykset ovat usein pieniä, eikä niiden olemassaolo välttämättä synnytä edellä mainittua positiivista kierrettä. Toisaalta, vaikka matkailukohde on suuri ja vetää paljon matkailijoita, ei siitä koidu pelkästään positiivisia seurauksia. Liikenteessä ruuhkat lisääntyvät, mikä lisää odottamista ja heikentää saavutettavuutta. Päästöt lisääntyvät, ellei lisääntyvää liikennettä saada tehokkaasti ohjattua joukkoliikenteeseen.

4.2 Globaali ja Euroopan taso

Kansainvälisessä matkailussa matkailijavirrat ja matkustustulot jakautuvat epätasaisesti. Suosituin matkailualue matkailijamäärillä mitattuna on Eurooppa. Kansainvälisen matkailujärjestön tilastojen mukaan vuonna 2007 Eurooppaan tulleiden kansainvälisten matkailijoiden osuus kaikista kansainvälisistä matkailijoista oli 54 prosenttia. Seuraavina olivat Aasian ja Tyynenmeren alue (20,3 %), Amerikan mantereet (15,7 %), Lähi-Itä (5,4 %) ja Afrikka (4,9 %). (UNWTO, World Tourism Barometer 2009, 5.) Matkustustuloja mitattiin käytetyn yhteensä 510 miljardia euroa vuonna 2004, josta Euroopan osuus oli 52 prosenttia (World Tourism Organization 2006). Maailman koko työllisyydestä noin 6-8 prosenttia on riippuvaista matkailusta. Vuonna 2004 kansainvälisestä palveluiden kaupasta matkailun osuus oli noin 30 prosenttia. (Matkailu vuonna 2020 -faktaa ja fiktiota 2006, 15.)

Euroopan unionissa matkailu luokitellaan yhdeksi tärkeimmistä elinkeinoista, koska se edistää työllisyyttä ja matkailun osuus bruttokansantuotteesta on kaikissa jäsenvaltioissa merkittävä. Työllisyyden lisäksi matkailu edistää sosiaalisen hyvinvoinnin korkeaa tasoa, kestäväää kehitystä, parempaa elämänlaatua, Euroopan yhdentymistä sekä sosiaalista ja taloudellista yhteenkuuluvuutta. (Euroopan unionin neuvosto 2002.)

Euroopan unionissa matkailun osuus BKT:stä on yli 4 prosenttia ja matkailu työllistää yli kahdeksan miljoonaa ihmistä, mikä on neljä prosenttia koko työvoimasta. Kun matkailua tarkastellaan laajemmin ja otetaan huomioon myös matkailun välilliset vaikutukset, kuten työpaikat rakennusteollisuudessa matkailun osuus BKT:stä on noin 11 prosenttia ja se luo noin 24 miljoonaa työpaikkaa. Matkailualalla on ennustettu olevan parhaat tulevaisuudennäkymät Euroopassa muihin toimialoihin verrattuna. (Commission of the European communities 2001, 4; Commission of the European communities 2006, 2.)

4.3 Matkailun ja matkailuliikenteen kansantaloudellinen merkitys Suomessa

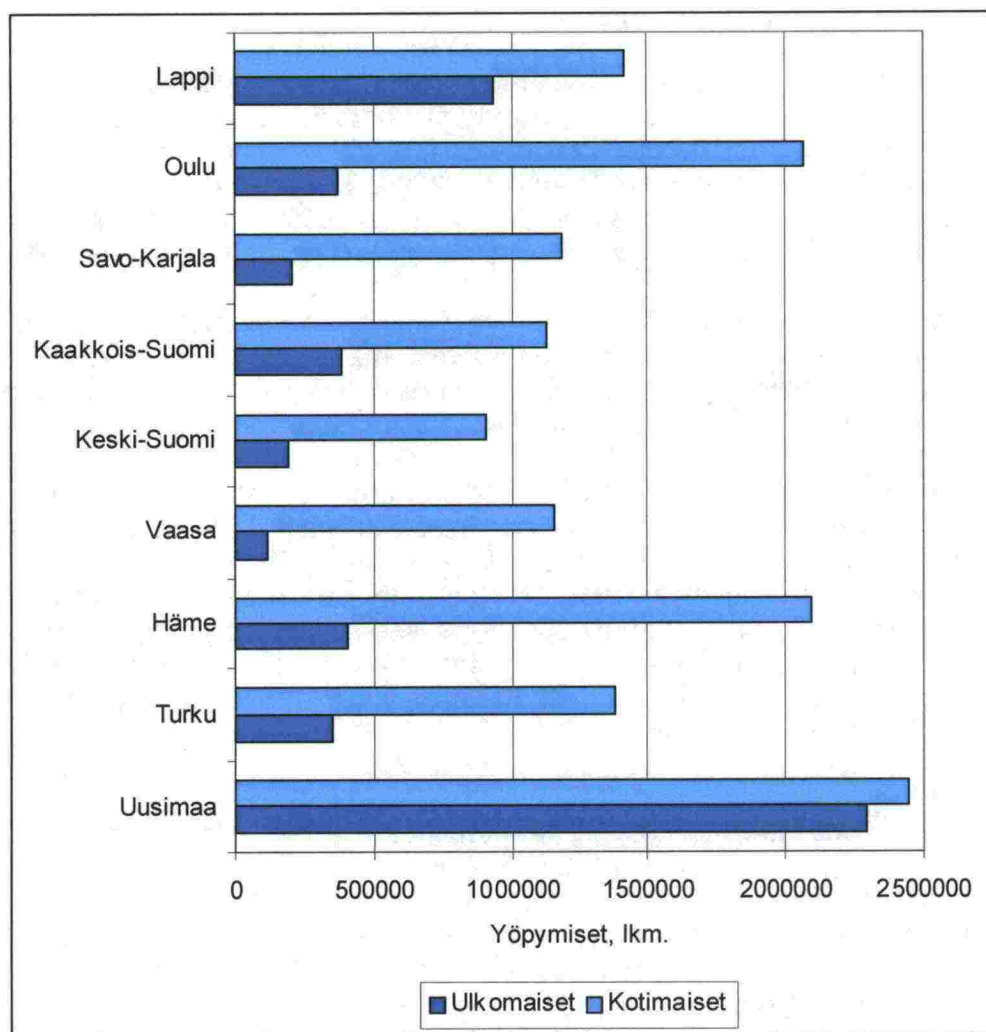
Matkailulla on suuri merkitys Suomen talouteen ja työllisyyteen ja merkityksen on ennustettu kasvavan edelleen (mm. Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013, 5, 13; Matkailun satelliittitilinpito ja aluetaloudelliset vaikutukset 2005, 9). Vuonna 2007 matkailun kokonaiskulutus oli Suomessa noin 11 miljardia euroa, josta ulkomaisten matkailijoiden kulutuksen osuus oli 29 prosenttia. Samana vuonna matkailun osuus BKT:stä oli 2,3 prosenttia. Suurimman erän matkailukulutuksesta muodostavat henkilöliikennepalvelut, joita käytettiin 3,4 miljardilla eurolla. (Tilastokeskus 2009a.) Vuonna 2008 Suomen majoitusliikkeissä kirjattiin 5,5 miljoonaa rekisteröityä ulkomaista yöpymistä. Kotimaisten matkailijoiden vastaava luku oli 14 miljoonaa. (Tilastokeskus 2009b.)

Matkailun kasvaessa liikenteeseen kohdistuvat paineet suurenevat (Goeldner & Ritchie 2003, 122), joka asettaa haasteita liikennejärjestelmän toimivuudelle. Liikenteelle koituu matkailusta taloudellista hyötyä ja matkailu lisää liikennemuotojen kannattavuutta. Liikenteellä on merkittävä osuus sekä matkailijoiden kuljetuksessa että muussa logistisessa toiminnassa, kuten tavarantoimittajien ja rakentajien aiheuttamassa liikenteessä (Liminka & Wallin 2003, 16). Lähes 80 prosenttia yli 50 kilometrin matkoista voidaan laskea kuuluvaksi matkailun piiriin.

4.4 Matkailun ja matkailuliikenteen merkitys Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella

Merkittävä osa Suomen matkailutarjonnasta ja kysynnästä keskittyy Etelä-Suomeen. Läntisellä yhteistyöalueella on sekä kansainvälisesti että kansallisesti merkittäviä matkailualueita ja -kohteita sekä matkustajamäärillä mitattuna suurimmat matkailukohteet (Matkailukohteiden kävijämäärät 2007, 44). Kotimainen liikematkailu keskittyy vahvasti kasvukeskuksiin, mutta kotimainen vapaa-ajanmatkailu puolestaan jakaantuu selvästi tasaisemmin alueiden välillä (Konttinen 2006, 47).

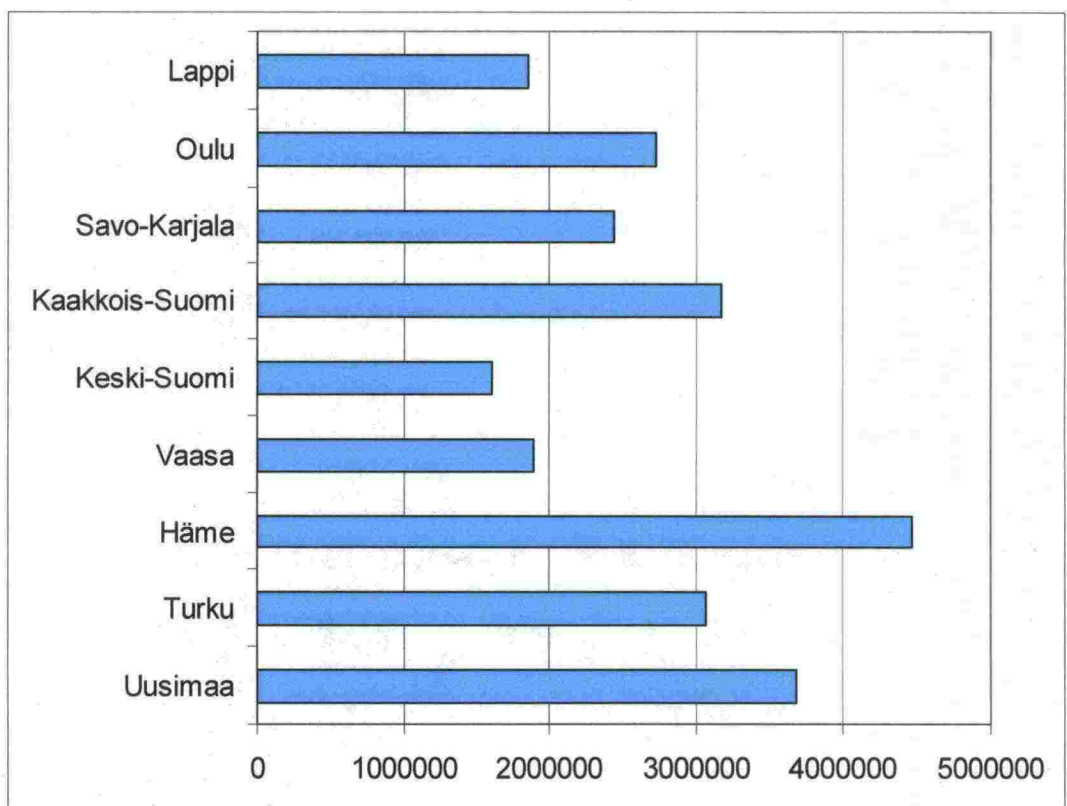
Läntisellä yhteistyöalueella kirjattiin vuonna 2008 yhteensä reilu 10 miljoonaa rekisteröityä yöpymistä, mikä on 53 prosenttia koko maan yöpymisistä. Uudenmaan tiepiirin osuus rekisteröidyistä yöpymisistä oli 4,7 miljoonaa, Hämeen 2,5 miljoonaa, Turun 1,7 miljoonaa ja Vaasan 1,3 miljoonaa. (kuva 2) (Tilastokeskus 2009b.) Kotimaisten matkailijoiden yöpymisten määrä on jokaisessa tiepiirissä selvästi suurempi kuin ulkomaisten. Poikkeuksena Uudenmaan tiepiiri, missä ulkomaisten ja kotimaisten yöpymiset ovat lähes samaa tasoa. Hämeen tiepiirin alueella kotimaisten yöpymisten määrä on vahva eikä se jää paljon jälkeen Uudenmaan tiepiirin vastaavasta luvusta. Osittain Hämeen suurta kotimaisten matkailijoiden yöpymislukua selittää liike-, kokous- ja kongressimatkailu, jotka ovat alueella vahvoja. Tilastossa ei ole erikseen eroteltu liike- ja vapaa-ajanmatkailua. Ulkomaisten matkailijoiden osalta yöpymisiä on vähiten Vaasan tiepiirissä.



Kuva 2. Rekisteröidyt yöpymiset tiepiireittäin vuonna 2008 (Tilastokeskus 2009b).

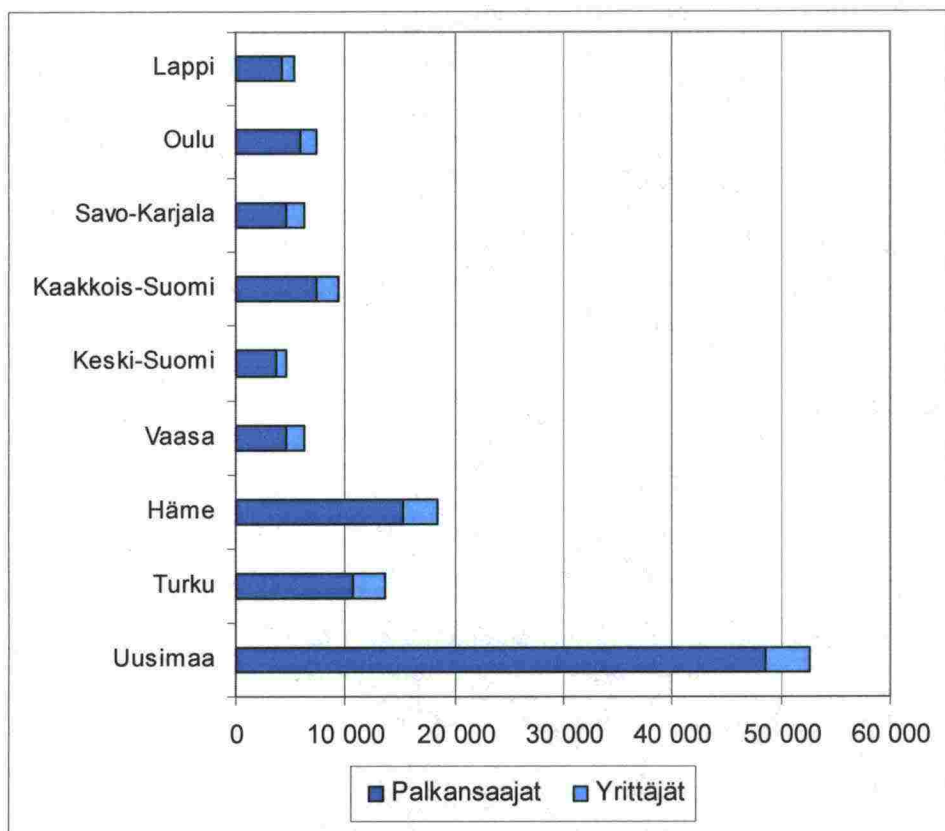
Kuvassa 3 on esitetty kaikki kotimaan vapaa-ajanmatkat, joihin on sisältynyt yöpyminen. Tilastossa on huomioitu rekisteröityjen yöpymisten lisäksi matkat, jolloin on yövytty mökillä tai sukulaisten ja tuttavien luona. Tilastossa ei ole otettu huomioon liikematkailua. Kun tarkasteluun otetaan rekisteröityjen yöpymisten lisäksi myös muut yöpymiset, on Hämeen tiepiirin alueella eniten yöpymisiä ja Uudellamaalla seuraavaksi eniten. Läntisen yhteistyöalueen osuus koko maan yöpymisistä on reilu 53 prosenttia, mikä on samaa luokkaa kuin rekisteröityjen yöpymisten osalta. Myös päivämatkailu keskittyy Etelä-Suomeen. Uudenmaan matkakohteissa vierailee eniten sekä ulkomaisia että kotimaisia päivämatkailijoita (Konttinen 2006, 26-28). Ulkomaisille kiertomatkailijoille tehdyssä kyselyssä Helsinki mainittiin selvästi useimmin mielenkiintoisimpana matkakohteena Suomessa. Erityisesti nuorten ja Suomessa ensimmäistä kertaa matkustavien keskuudessa Helsinki koetaan mielenkiintoisimpana kohteena. Helsinki mainittiin myös selvästi useimmin matkailijoiden lähtö- ja/tai tuloalueena. Turku oli toiseksi yleisin maahan saapumispaikka. (Ulkomaisten kiertomatkailijoiden haastattelututkimus 2002, 8.)

Matkailijoiden alueellista jakautumista mittaavat tilastot ovat osittain ongelmallisia, koska ne eivät ota huomioon kaikkea matkailua. Erityisesti kiertomatkailijoiden, päiväkävijöiden sekä erilaisissa tapahtumissa käyvien matkailijoiden määriä on vaikeaa mitata tarkasti.



Kuva 3. 15-74-vuotiaiden suomalaisten yöpymisen sisältäneiden kotimaan vapaa-ajanmatkojen matkakohde tiepiireittäin vuonna 2006 (Nieminen 2008, 7).

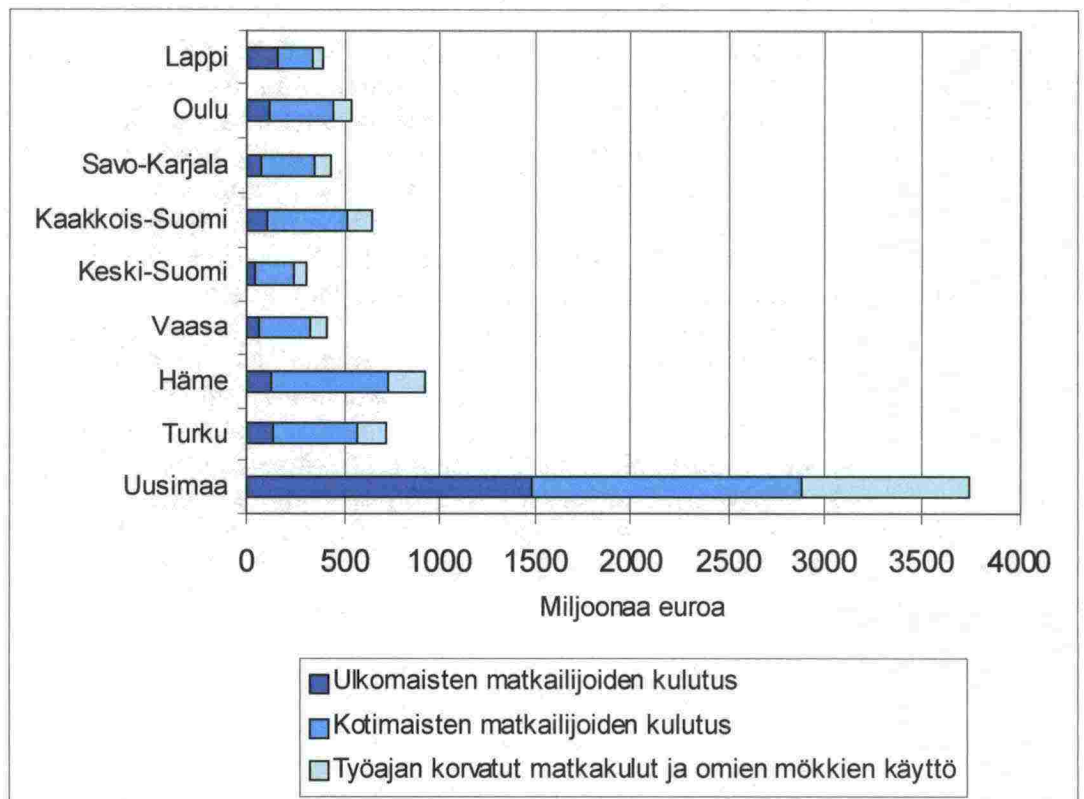
Matkailun aikaansaamia työllisyysvaikutuksia voidaan pitää yhtenä merkittävänä taloudellisena mittarina arvioitaessa matkailun vaikutuksia. Vuonna 2002 matkailu työllisti yhteensä 126 000 työllistä, joista 107 500 oli palkansaajia ja 19 100 yrittäjiä. Kuvasta 4 ilmenee työllisyyden alueellinen jakautuminen tiepiireittäin. Läntiselle yhteistyöalueelle kohdistui yhteensä 72 prosenttia kaikista työllisistä. Matkailun työllisyysvaikutuksia arvioitaessa on huomioitava, että matkailutoimialojen työllisyys ei ole sama asia kuin matkailun työllistävä vaikutus tai matkailukysynnän aikaansaama työllisyys, koska se voi sisältää myös muiden kuin matkailijoiden aikaansaaman työllisyyden. Ongelmallista työllisyyden mittaamisesta tekee matkailun erityispiirteet, kuten osa- ja määräaikaisuus sekä kausiluonteisuus. Myös vuokratyövoiman osuus on otettava huomioon työllisyyttä laskettaessa. Esimerkiksi majoitus- ja ravitsemistoimialalla vuokratyövoiman osuus on noin viisi prosenttia. Kaupan alan työpaikat eivät ole mukana matkailun työllisyyslaskelmissa. (Konttinen 2006, 29, 41, 43.)



Kuva 4. Matkailulle tyypillisten toimialojen työlliset tiepiireittäin vuonna 2002 (Konttinen 2006, 42).

Ulkomaisten matkailijoiden absoluuttisen kulutuksen on todettu keskittyvän melko voimakkaasti lento- ja laivaliikenteen solmukohtiin perinteisesti vahvojen matkailualueiden lisäksi (Konttinen 2006, 47). Matkailijoiden kokonaiskulutus Suomessa vuonna 2002 oli reilu 6,5 miljoonaa euroa. Uudenmaan tiepiiriin osuus tästä oli 56 prosenttia, Hämeen 14, Turun 11 ja Vaasan 6 prosenttia (kuva 5). Läntiselle yhteistyöalueelle kohdistui yhteensä 88 prosenttia matkailun kokonaiskulutuksesta. Uudenmaan ylivoimaa ulkomaisten matkailijoiden kulutuksen osalta selittää osaltaan se, että enemmistö Suomeen saapuvista matkustajista saapuu lentäen tai laivalla Helsinkiin. Uudenmaan ylivoimaa kulutuksessa lisää myös ulkomaisten matkailijoiden voimakas henkilöliikennepalveluiden käyttö sekä ostot kaupasta. Uudellamaalla majoitus- ja ravitsemuspalvelut ovat keskimäärin muita alueita kalliimpia. Uudenmaan tilastoja kasvattaa myös henkilöliikennepalvelujen voimakas keskittyminen alueelle. (Konttinen 2006, 27, 29, 41, 43.)

Alueelle jäävän matkailutulon lisäämiseksi päiväkävijöitä pyritään houkuttelemaan jäämään alueelle pidemmäksi aikaa. Päiväkohteita kehitettäessä pidempiaikaisiksi lomakohteiksi ensisijaisesti tulee kiinnittää huomiota majoituskapasiteettiin ja sen riittävyteen sekä matkailukohteen houkuttelevuuteen. (Haastatteluiden yhteenveto)



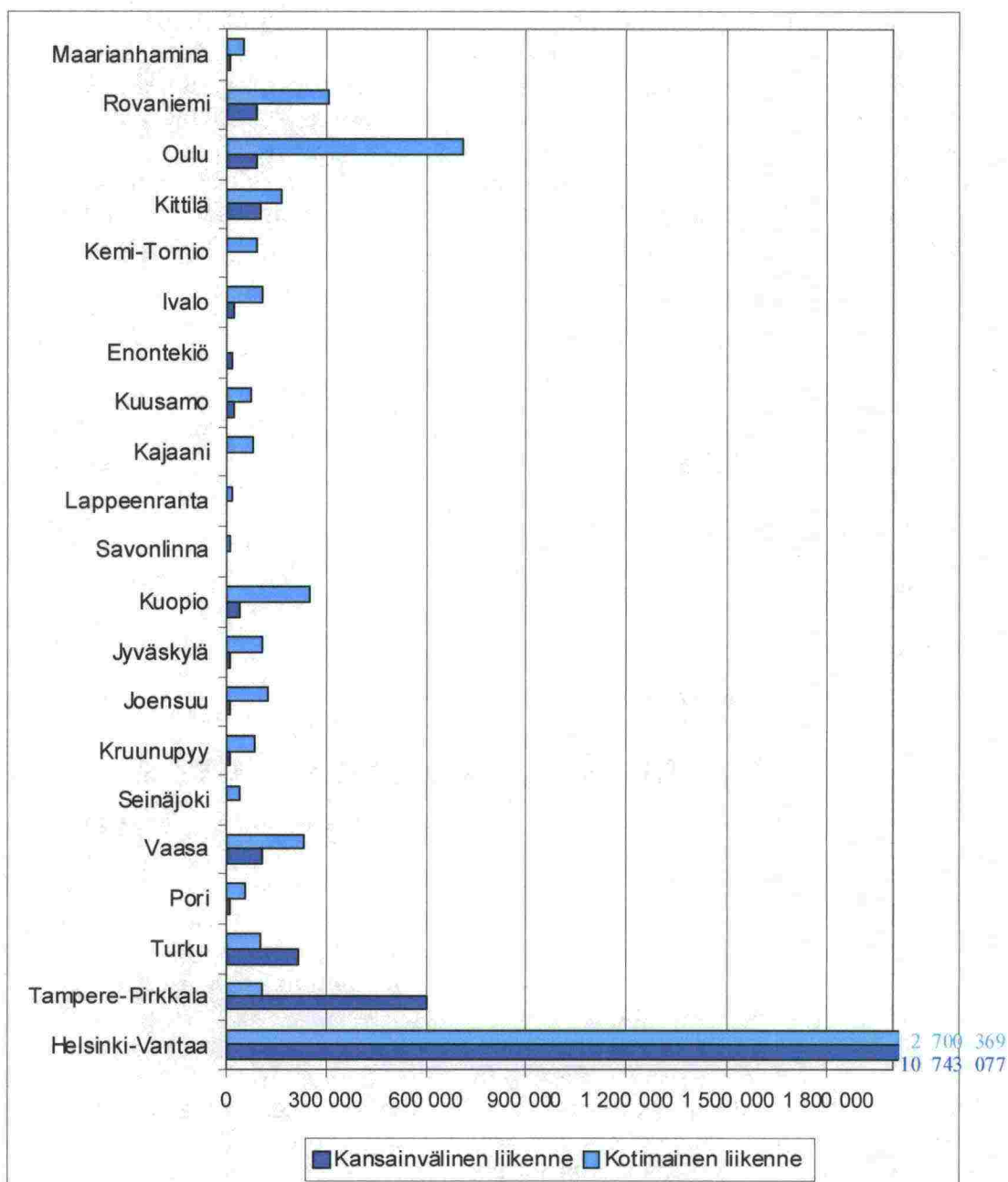
Kuva 5. Matkailijoiden kulutus tiepiireittäin vuonna 2002 (Konttinen 2006, 32).

Matkailukulutuksen alueellisessa mittaamisessa ongelmia tuo se, että kulu-
tus rekisteröityy sen alueen hyväksi, missä kyseinen yritys on kirjoilla. Näin
ollen kulutus voi tapahtua muualla kuin mihin se kirjataan.

Matkailun kulutusta ja työllisyyttä kuvaavat tilastot ovat vuodelta 2002. Tätä
uudempaa tietoa ei ole saatavilla maakuntatasolta valtakunnallisesti niin, et-
tä eri maakuntien tiedot olisivat vertailukelpoisia keskenään. Uudempaa tie-
toa on tuotettu eri aluetasoilla, mutta eroja on siinä millä tavalla tieto on ke-
rätty, millaiselta aluetasolta ja minä vuonna. Vaikka tässä tutkimuksessa
käytetyt tilastot ovat jo seitsemän vuotta vanhoja, ovat ne suuntaa-antavia.
Tämän tutkimuksen tarpeisiin vuoden 2002 tiedot ovat riittäviä, koska ne
toimivat tausta-aineistona ja niiden tarkoitus on osoittaa miten merkittävä
rooli matkailulla on Läntisellä yhteistyöalueella. Matkailukulutuksen ja työllii-
syyden voidaan olettaa olevan edelleen samansuuntainen kuin vuonna
2002, koska myös uusimmat matkailutilastot yöpymisillä mitattuna keskitty-
vät vahvasti Läntiselle yhteistyöalueelle.

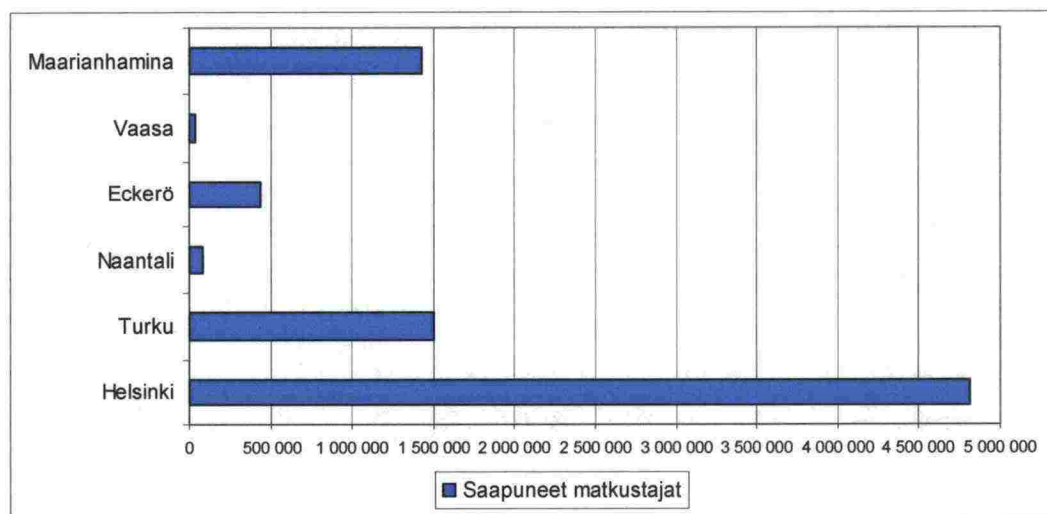
Matkailuliikenne keskittyy luonnollisesti suurten matkakohteiden ja -alueiden
ympäri sekä liikenteen solmukohtiin. Läntisellä yhteistyöalueella sijaitsevat
Suomen vilkkaimmin liikennöidyt satamat ja lentoasemat sekä tihein ja lii-
kennöidyn rata- ja tieverkko. Suomen kotimaisesta lentoliikenteestä 85 pro-
senttia kulkee Läntisen yhteistyöalueen lentoasemien kautta ja kansainväli-
sestä matkustajaliikenteestä 96 prosenttia (kuva 6).

Vuonna 2008 suomalaisten lentoasemien kautta kulki yhteensä 17,5 miljoonaa
matkustajaa, josta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevien
osuus oli noin 77 prosenttia (Finavia 2008). Matkustajamäärillä mitattuna
Tampere-Pirkkalan lentoasema on kolmanneksi suurin, Oulun lentoaseman
jälkeen. Tampere-Pirkkala on kuitenkin kansainvälisellä matkustajaliikenteel-
lä mitattuna valtakunnan toiseksi suurin. Helsinki-Vantaan lentokentän kaut-
ta kulkee huomattavasti eniten sekä kansainvälisiä että kotimaisia matkusta-
jia. Helsinki-Vantaan lisäksi Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoaseman kautta
kulkee enemmän kansainvälisiä kuin kotimaisia matkustajia. Muiden lento-
asemien kohdalla kotimaan liikennevolyymit ovat suurempia kuin kansainvä-
liset. Tämä selittyy osittain sillä, että kyseiset paikkakunnat sijaitsevat kau-
empana Helsingistä kuin Tampere ja Turku ja niistä tapahtuu syöttö- ja reitti-
liikennettä pääkaupunkiseudulle. Sen sijaan suoria reittilentoja ulkomaille ei
näiltä kentiltä paljoa ole, vaan ulkomaanliikenne on enemmänkin charteli-
kennettä. Turun ja Helsingin ja vastaavasti Tampereen ja Helsingin välillä
syöttöliikenne voidaan hoitaa juna- ja linja-autoyhteyksillä, jotka toimivat
kaupunkien välillä hyvin.

MATKAILUN TALOUDELLISET JA
TYÖLLISYYSVAIKUTUKSET

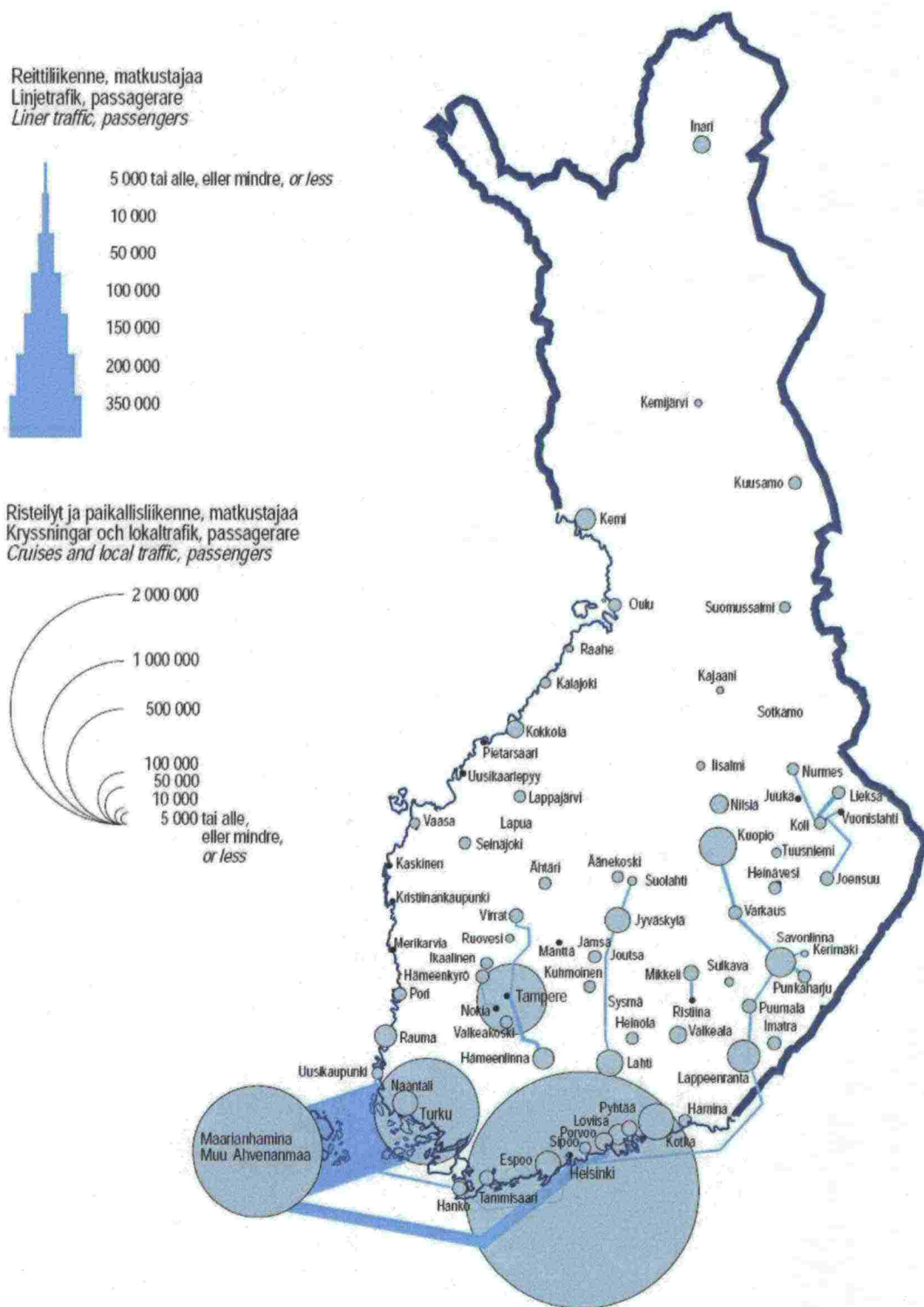
Kuva 6. Suomen lentoasemien kautta kulkevat kansainväliset ja kotimaiset matkustajat vuonna 2008 (Suomen lentoliikennetilasto 2008, 9).

Matkustajamäärillä mitattuna Suomessa on kaksi merkittävää satamakaupunkia, Helsinki ja Turku, joiden kautta kulki vuonna 2008 peräti 92 prosenttia manner Suomeen tulevista matkailijoista (kuva 7). Kaikkiaan Läntisen yhteistyöalueen satamien osuus kaikesta manner Suomeen tulevasta laivaliikenteen matkustajavolyymistä on 99,9 prosenttia. (Merenkulkulaitos 2009.) Kuvassa 7 ei ole esitetty niitä satamia, joihin saapui hyvin vähän tai ei ollenkaan matkustajia kyseisenä vuonna. Tilastossa ei ole myöskään huomioitu risteilymatkustajia. Risteilyliikenne keskittyy Turkuun ja Helsinkiin. Tärkeimmät väylät ovat matkustajamäärillä mitattuna Helsinki-Tallinna ja Turku-Tukholma.



Kuva 7. Ulkomaan matkustajaliikenteen jakautuminen satamittain vuonna 2008 (Merenkulkulaitos 2008).

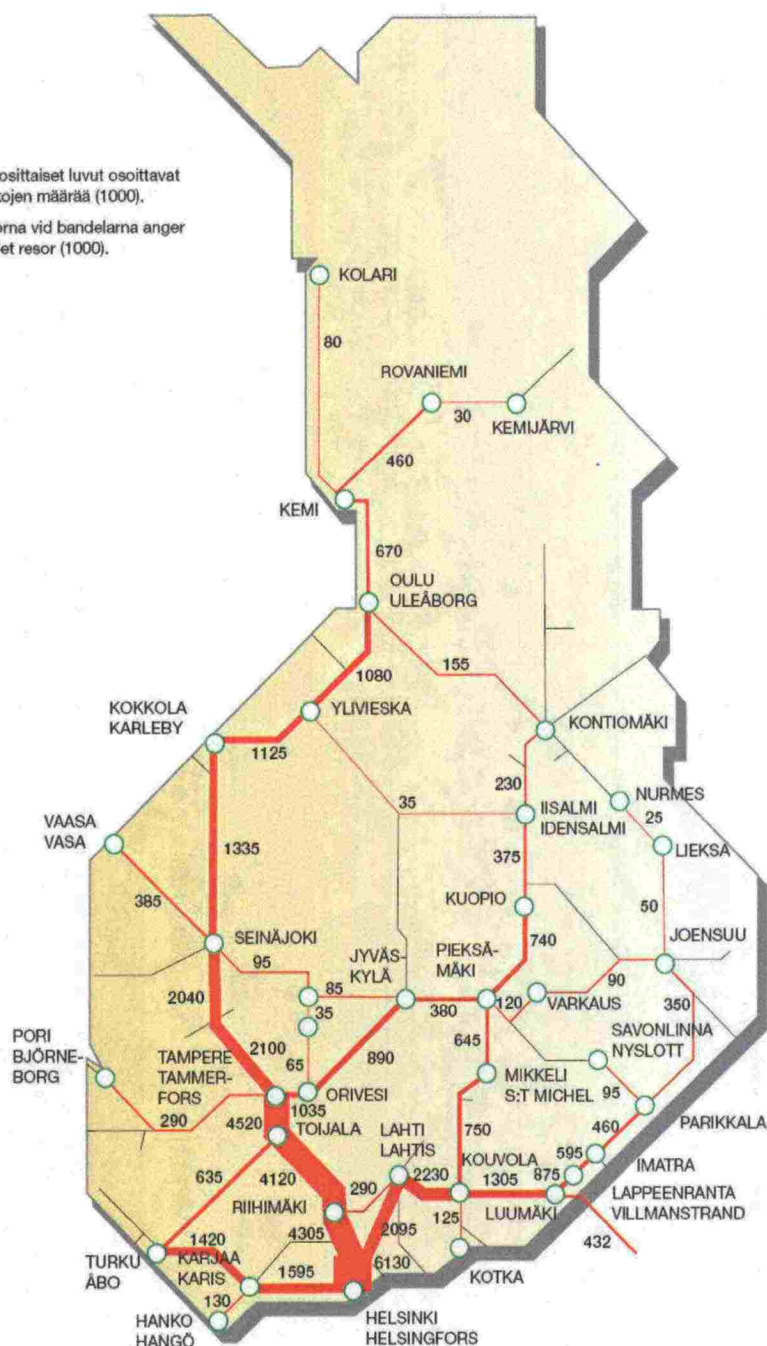
Kuvassa 8 on kuvattu matkustajavirrat kotimaan vesiliikenteessä vuonna 2008. Kotimaan matkustajamäärät vesiliikenteessä vuonna 2008 olivat 4,18 miljoonaa, josta rannikon osuus oli 92 prosenttia. (Kotimaan vesiliikennetilasto 2008, 21.)

MATKAILUN TALOUDELLISET JA
TYÖLLISYYSVAIKUTUKSET

Kuva 8. Kotimaan vesiliikenteen matkustajaliikenne vuonna 2008 (Kotimaan vesiliikennetilasto 2008, 26).

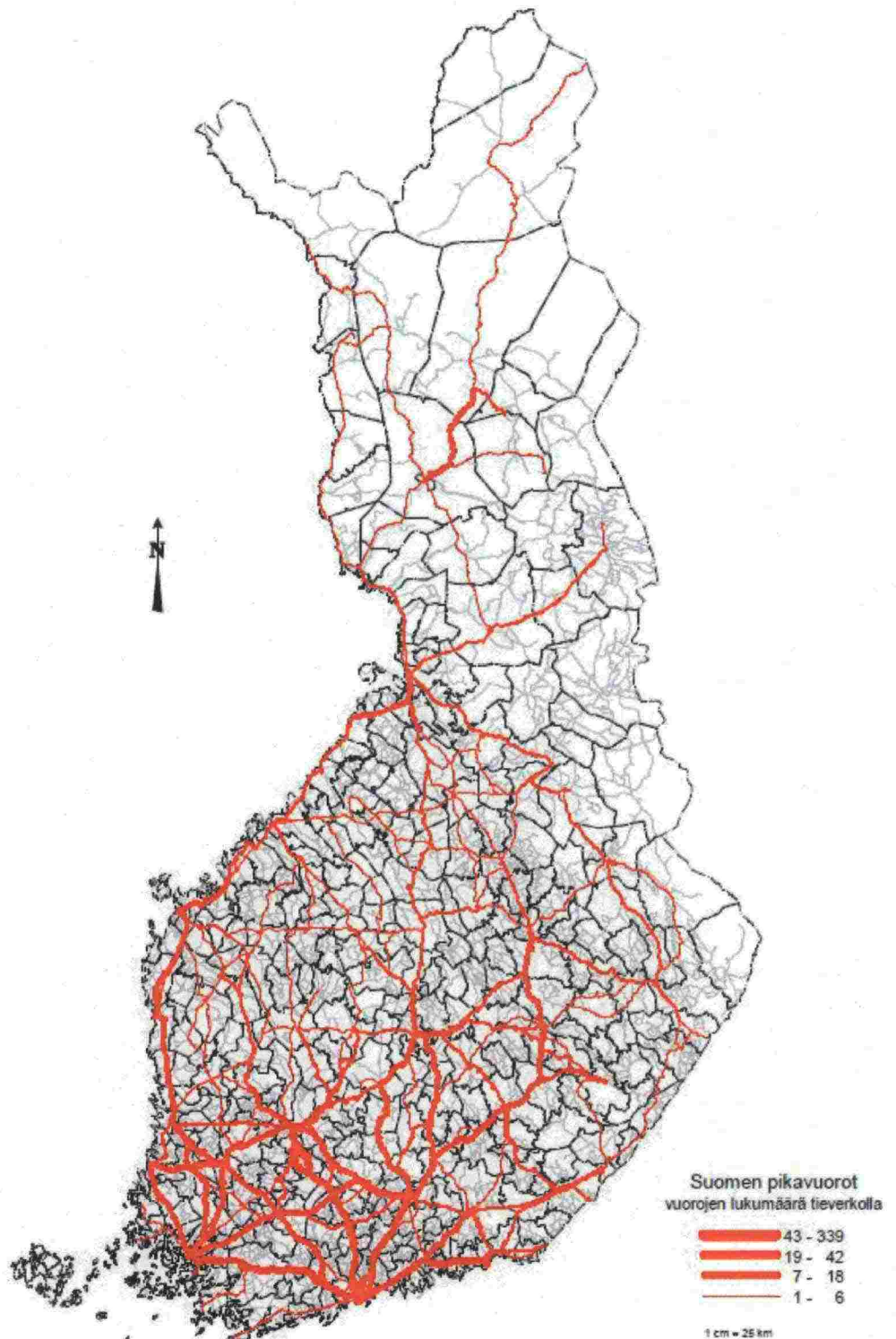
Kuvassa 9 on esitetty rataverkon rakenne ja henkilöliikenteen matkustajavo-
lyymit kaukoliikenteessä. Henkilöliikennettä on punaisella merkityillä reiteillä.
Suurimmat matkustajavirrat kulkevat Etelä-Suomessa, Helsingin ja Tampe-
reen välillä. On kuitenkin huomioitava, että näihin virtoihin sisältyvät myös
muu kuin matkailutarkoituksessa tehtävä liikenne. Etenkin Etelä-Suomessa
myös kaukoliikenteessä kulkee paljon päivittäistä työmatkaliikennettä, jota ei
lasketa kuuluvaksi matkailuliikenteen piiriin.

Rataosittaiset luvut osoittavat
matkojen määrää (1000).
Siffrorna vid bandelarna anger
antalet resor (1000).



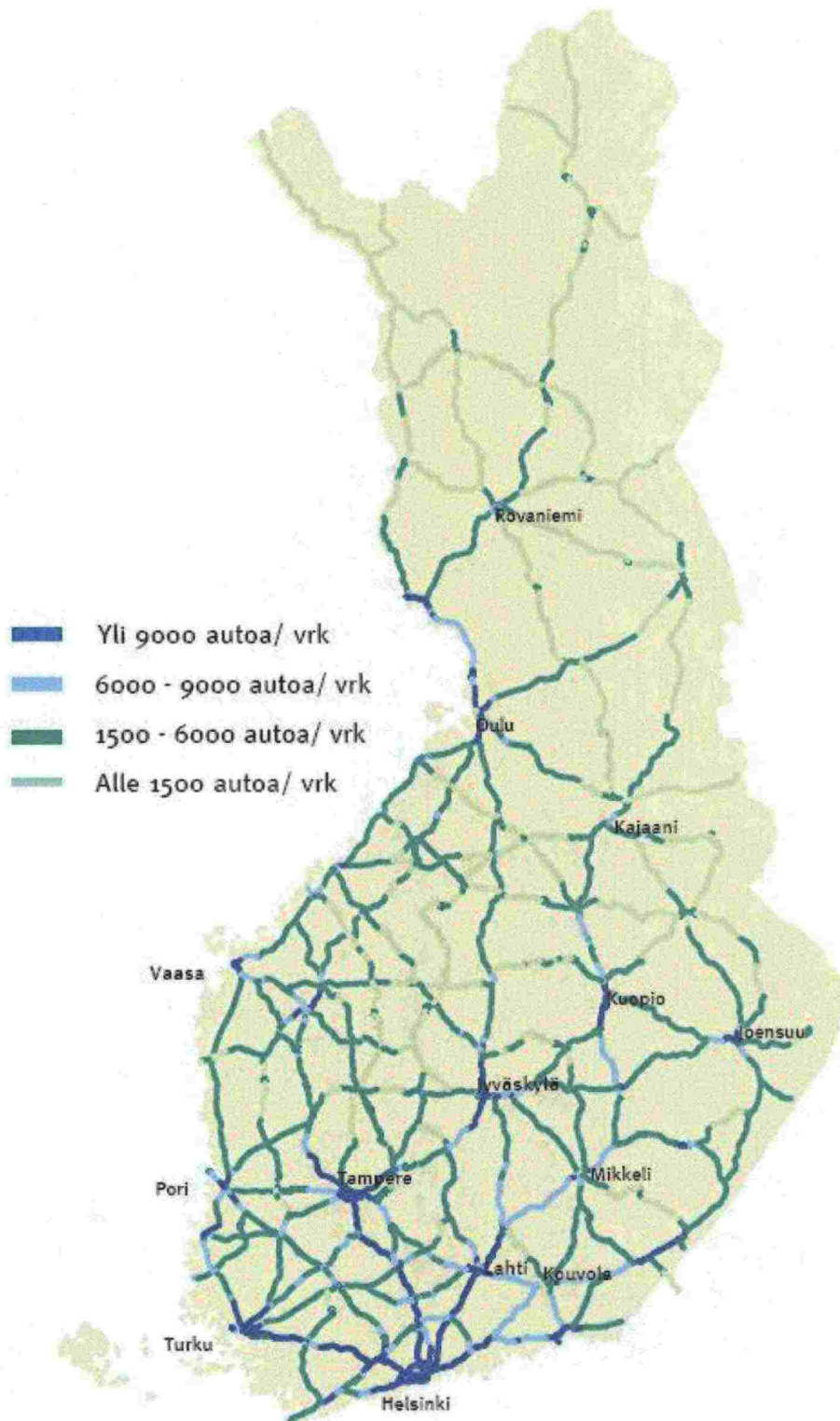
Kuva 9. Suomen rautateiden kaukoliikenteen matkustajavirrat vuonna 2008 (Suomen rautatietilasto 2009, 35).

Kuvassa 10 on kuvattu pikavuoroliikenteen reitit ja vuoromäärät vuonna 2008. Pikavuoroliikenne keskittyy eteläiseen ja lounaiseen Suomeen. Vuoromäärät ovat suuria myös länsirannikolla sekä pohjoisessa, missä raideliikennettä ei ole sekä eteläisessä Suomessa.



Kuva 10. Pikavuoroliikenteen reitit ja vuoromäärät tieverkolla vuonna 2008 (Talka 2009).

Kuvassa 11 on kuvattu pääteiden liikennemäärät vuonna 2008. Pääteiden osuus on 17 prosenttia maanteiden pituudesta, mutta niiden osuus tieliikenteen suoritteesta on 63 prosenttia. Vuonna 2008 pääteiden liikenteestä 84 prosenttia ajettiin henkilöautoilla. Noin 96 prosenttia liikenteestä liikkuu päällystetyillä teillä. (Tiefakta 2009, 19.)



Kuva 11. Päätieverkon liikenne vuonna 2008 (Tiefakta 2009, 20).

Helsingistä Turkuun, Tampereelle ja Lahteen ovat suurimmat ja yhtenäisimmät tieliikennevirrat (kuva 11). Muiden kaupunkien kohdalla suuriin tieliikennemääriin päästään ainoastaan kaupungin välittömässä läheisyydessä. Uudenmaan tiepiirin alueella vuorokautiset liikennevirrat ovat huomattavasti suurempia kuin kuvan 11 esittämät arvot (ks. liite 4).

Tieliikenteessä ruuhkia esiintyy usean haastateltavan mielestä vain pääkaupunkiseudulla. Suurten tapahtumien aikaan ruuhkautuvat tieosuudet, joukkoliikenteen yhteydet ja palvelut myös muualla. Tapahtumien lisäksi tietyt ajankohdat, kuten pääsiäinen, joulukuun lomaajat ruuhkauttavat pääväylät ja joukkoliikenteen suosituimmat yhteydet myydään jo hyvissä ajoin loppuun. (Haastatteluiden yhteenveto)

Kaikki edellä esitetyt liikennevolyyymikartat kertovat samaa viestiä: liikenne keskittyy Etelä-Suomeen ja samoille yhteysväleille. Laivaliikenteessä matkustajaliikenne keskittyy Helsinkiin ja Turkuun. Kotimaan vesiliikenteessä Helsingin ja Turun lisäksi Tampereella on suuret matkustajamäärät. Vilkkaimmat lentoasemat Läntisellä yhteistyöalueella ovat Helsinki-Vantaa ja Tampere-Pirkkala, jotka ovat myös valtakunnallisesti tärkeitä kenttiä. Rautatieliikenteessä Helsinki-Tampere yhteysväli on vilkkaimmin liikennöity ja päärata jatkuu vilkkaana aina Seinäjoen kautta Ouluun asti. Myös Helsinki-Turku ja Helsinki-Lahti rataosuuksilla on paljon henkilöliikennettä. Tieliikenteessä liikennevolyyymit keskittyvät samoille alueille, mutta tieliikenteen roolista johtuen myös pienempien yhteysvälien merkitys korostuu. Tieverkko yhdistää valtakunnan kaikki osat toisiinsa.

Osa matkailuliikenteestä Läntisellä yhteistyöalueella on kauttakulkuliikennettä muualle Suomeen tai Suomen rajojen yli. Parantuneet liikenneyhteydet Suomessa ja ulkomailta Suomeen parantavat Suomen asemaa kauttakulkumaana sekä Suomen omaa saavutettavuutta.

Tieliikenteessä E 18 kehittäminen tulee parantamaan Suomen saavutettavuutta idästä. Raideliikenteessä Helsingin ja Pietarin välinen junayhteys tulee nopeutumaan vuoden 2010 lopussa ja matkustajamäärien enustetaan kolminkertaistuvan viidessä vuodessa. Nykyisin matka junalla kestää yli viisi tuntia, joka lyhenee vuoden 2010 alussa selvästi alle neljään tuntiin. Lopullinen tavoite on saada matka-aika kolmeen tuntiin Helsingin keskustasta Pietarin keskustaan. Merkittävä edistysaskel yhteyden nopeutumiselle on Venäjällä voimaan tullut lakimuutos, joka mahdollistaa rajatarkastukset liikkuvassa junassa. Laivaliikenteessä venäläiset käyttävät yhä enemmän Suomesta lähteviä laivavuoroja ja Helsinki-Vantaa on kansainvälisesti merkittävä kauttakulkuasema matkustajaliikenteessä. (Haastatteluiden yhteenveto)

Yhteenveto:

- Matkailu on yksi maailman nopeimmin kasvavista elinkeinoista.
- Matkailu luo työpaikkoja sekä suoraan, esimerkiksi matkailuyrityksissä että välillisesti mm. rakennusteollisuudessa ja muilla palvelualoilla.
- Matkailusta hyödytään myös matkailukohteen ulkopuolella.
- Matkailulla on suuri merkitys Suomen talouteen ja työllisyyteen ja merkityksen ennustetaan kasvavan edelleen.
- Liikenteelle koituu matkailusta taloudellista hyötyä ja matkailu lisää liikennemuotojen kannattavuutta.
- Liikenteellä on merkittävä osuus sekä matkailijoiden kuljetuksissa että muussa logistisessa toiminnassa, kuten tavarantoimittajien aiheuttamassa liikenteessä.
- Merkittävä osa matkailutarjonnasta ja kysynnästä keskittyy eteläiseen Suomeen.
- Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella on sekä kansainvälisesti että kansallisesti merkittäviä matkailualueita ja -kohteita.
- Vuonna 2008 rekisteröidyistä yöpymisistä 53 % kirjattiin Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella.
- Vuonna 2002 matkailun aikaansaamasta työllisyydestä 72 % kohdistui Tiehallinnon Läntiselle yhteistyöalueelle.
- Vuonna 2002 matkailijoiden kulutuksesta 88 % kohdistui Tiehallinnon Läntiselle yhteistyöalueelle.
- Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella sijaitsevat Suomen vilkkaimmin liikennöidyt satamat ja lentoasemat sekä tihein ja liikennöidyn rata- ja tieverkko.
- Vuonna 2008 Suomen kotimaisesta lentoliikenteestä 85 % kulki Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen kautta ja kansainvälisestä matkustajaliikenteestä 96 %.
- Vuonna 2008 Suomeen laivalla saapuvista matkustajista 99,9 % kulki Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen kautta.
- Kotimainen vesiliikenne on vilkkainta manner Suomessa Helsingin, Turun ja Tampereen seuduilla.
- Helsingin ja Tampereen välinen rautatieyhteys on raideliikenteen liikennöidyn.
- Suurimmat tieliikennevirrat ovat pääkaupunkiseudulla.
- E 18 kehittäminen parantaa Suomen saavutettavuutta tieliikenteessä.
- Helsingin ja Pietarin välisen junayhteyden nopeutuminen vuonna 2010 nopeuttaa Suomen saavutettavuutta raideliikenteellä.
- Suomi toimii kauttakulkumaana useille matkailijoille. Helsinki-Vantaa on kansainvälisesti merkittävä kauttakulkuasema ja venäläiset käyttävät yhä enemmän Suomesta lähteviä laivavuoroja.

5 MATKAILUN MERKITYS LIIKENNEMUODOITTAIN

5.1 Liikennemuotojen rooli matkailuliikenteessä

Jokaisella liikennemuodolla on oma roolinsa ja vahvuutensa matkailuliikenteessä. Suomen maantieteelliset erityispiirteet, kuten rikkonainen rannikko sekä lukuisat saaret, järvet ja joet, ovat vaikuttaneet liikenneverkon kehittymiseen ja liikennemuotojen rooleihin. Vesiliikenteen rooli matkailijoiden kuljettajana oli merkittävä ennen raide- ja tieliikenteen kehittymistä. Maantiet ovat kuitenkin olleet kautta aikain tärkeimpiä kulkuväyliä Suomessa. Vielä 1900-luvun alussa ne olivat kapeita, kivisiä, mutkaisia ja mäkisiä. Tuolloin tiet palvelivat lähes yksinomaan lähiliikennettä ja kaukoliikenne hoidettiin mahdollisuuksien mukaan raideliikenteellä. Kun autoliikenteen suosio toisen maailmansodan jälkeen kasvoi, tuli siitä selvästi raideliikenteen kanssa kilpaileva liikennemuoto. (Korpela 2009.) Nykyään suurimmat matkailijavirrat kulkevat tieliikenteessä. Kulkumuodon valinta vaihtelee muun muassa matkailijan profiilista, matkan tarkoituksesta, lähtö- ja kohdealueen välisestä etäisyydestä ja olemassa olevista yhteyksistä sekä käytettävissä olevasta rahasta ja ajasta riippuen.

Henkilöautoliikenteen etuna on joustavuus. Oman auton suosiota matkailuliikenteessä selittää osaltaan pitkät etäisyydet Suomen sisällä, joidenkin matkakohteiden syrjäinen sijainti joukkoliikenteen ulottumattomissa sekä ”ovelta ovelle” kuljettamisen mahdollisuus. (Vuoristo & Vesterinen 2002, 325.)

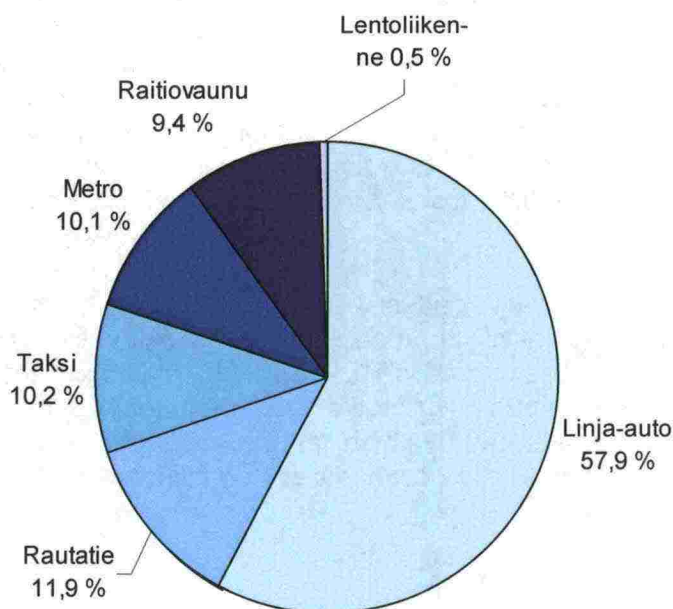
Lentoliikenteen etuna on nopeus. Pidemmillä matkoilla lentokoneen tuoma aikaetu on merkittävä, mutta lyhyemmillä matkoilla vastaavanlaista etua ei tule. Vaikka lento kohteeseen ei kestä kauan, kuluu kentälle menemiseen sekä turvatarkastuksiin aikaa. Lentokenttäverkko on Suomessa maan pinta-alan ja asutustiheyteen nähden tiheä. Helsinki-Vantaan kenttä on valtakunnan tärkein ja sieltä on hyvät yhteydet Kaukoitään, muualle Eurooppaan ja Suomeen. Osa maakuntien kentistä toimii tuloilla, joita saadaan Helsinki-Vantaalta.

Raideverkko on Suomessa harva verrattuna Keski-Eurooppaan, mutta se yhdistää suuret väestökeskittymät hyvin. Junaliikenteen eduksi pitkillä matkoilla voidaan lukea auton kuljetusmahdollisuus. Tällöin matkakohteessa voidaan liikkua henkilöautolla, mutta pitkä matka joukkoliikenteellä. Raideliikenteessä on huomioitu eri matkustajaryhmien tarpeita. Junaliikennettä on myös tuotteistettu, josta on esimerkkinä esimerkiksi Pendolinot ja InterCity-junat. (Hakala 2009.)

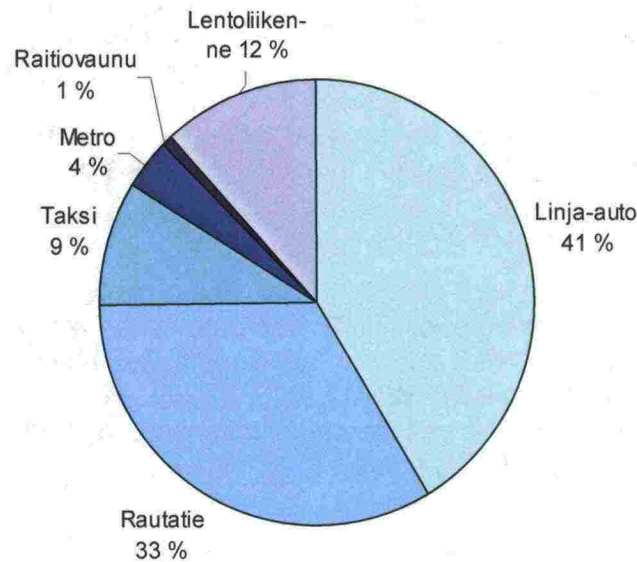
Linja-autoliikenteellä on tiheä verkosto. Suhteessa asukaslukuun ja henkilökilometreihin Suomi on Euroopan johtava linja-automaa, mitä osittain selittää yksityisten yritysten - ilman yhteiskunnan tukea - asiakastuloilla hoitama liikenne. Osa bussiliikenteestä on tuotteistettu (muun muassa ExpressBus). Linja-autoissa voidaan kuljettaa myös kappaletavaraa, mitä järjestelmää hoitaa kansainvälisestikin ainutlaatuinen Matkahuolto-organisaatio. Matkahuolto ylläpitää myös linja-autoasemia ja hoitaa yhtenäistä lippujärjestelmää. (Hakala 2009.)

Taksiliikenne on joustavaa ja se palvelee asiakasta sen yksilöllisten toiveiden mukaan. Taksiliikenteellä on paljon erilaista ja monikäyttöistä kalustoa. Takseja käytetään Suomessa muusta maailmasta poiketen moniin eri tarkoituksiin. Perinteisen taksitoiminnan lisäksi kalustolla hoidetaan koulu-, sosiaaliala- ja terveyssektorin kuljetuksia. Takseja käytetään myös joukkoliikennvälineenä linja-autojen tapaan. Maamme noin 10 000 taksista kymmenisen prosenttia on pikkubussi-tyyppisiä, joista suuri osa on varustettu kuljetta- maan myös pyörätuoliasiakkaita. Maamme harva asutus huomioon ottaen takseilla on kattavat uuteen tekniikkaan perustuvat tilausjärjestelmät. (Hakala 2009.)

Kuvissa 12 ja 13 on kuvattu miten julkinen liikenne jakautuu matkustajamäärien sekä henkilöliikennekilometrien mukaan. Julkisen liikenteen osuudet eroavat hieman riippuen siitä, millä tavalla suoritetta kuvataan. Sekä matkustajamäärillä että henkilökilometreillä mitattuna linja-auton osuus on suurin. Juna- ja lentoliikenteen rooli on huomattavasti suurempi henkilökilometreissä tarkasteltuna, johtuen niiden roolista pitkän matkan kuljettajina.



Kuva 12. Matkustajamäärien jakaantuminen julkisessa liikenteessä vuonna 2007
(Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007, liite 3 4/(5).



Kuva 13. Julkisen liikenteen jakautuminen henkilökilometreissä vuonna 2007 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007, liite 3 4/(5)).

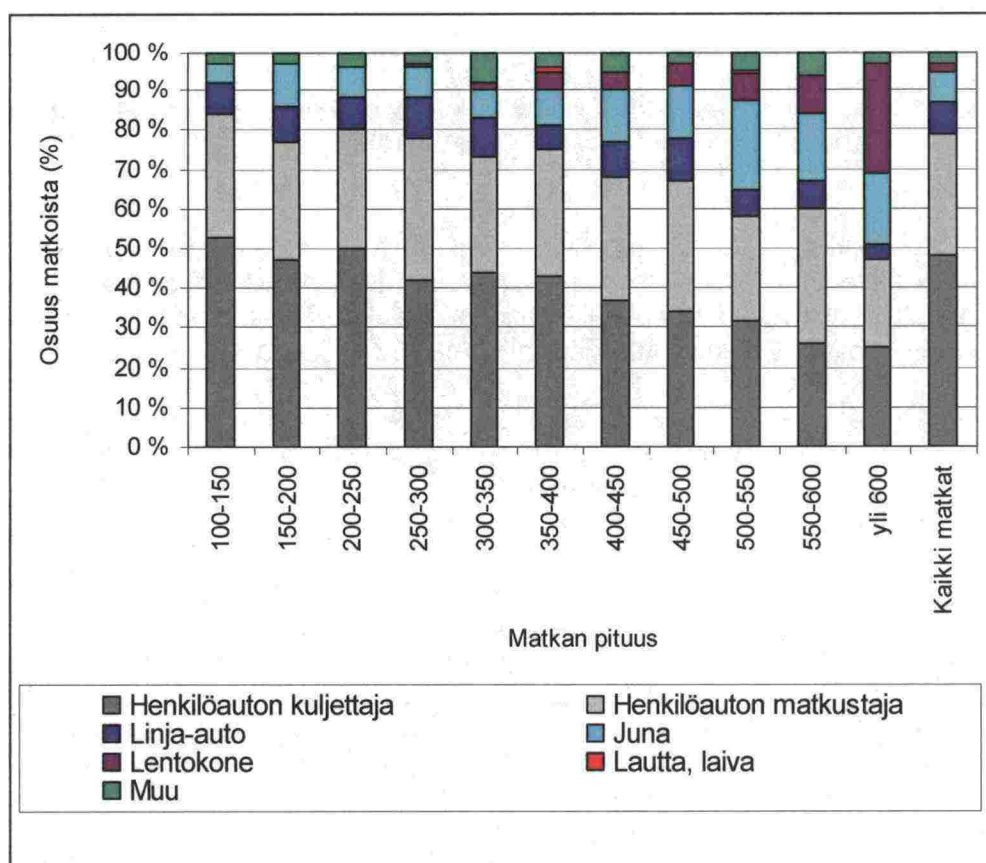
Taulukossa yksi on kuvattu julkisen liikenteen liikevaihto vuonna 2007. Taulukosta havaitaan, että liikevaihdoltaan suurin julkisen liikenteen väline on linja-auto, jonka liikevaihto oli 967 miljoonaa euroa. Toiseksi suurin julkisen liikenteen väline on taksi, jonka liikevaihto oli 793 miljoonaa euroa.

Taulukko 1 Julkisen liikenteen liikevaihto (miljoonaa euroa) vuonna 2007 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007, 31).

Liikennemuoto, liikennetyyppi	Liike- vaihto	Valtio			Kunnat			Julkishallinto yhteensä				
		Suora rahoitus	Matka- korv.	Yhteensä	Suora rahoitus	Matka- korv.	Yhteensä	Suora rahoitus	Matka- korv.	Yhteensä	Osuus liikevaihd.	Subventio- aste
Rautatieliikenne yhteensä	370	39,3	4,1	43,4	13,5	4,0	17,5	52,8	8,1	60,9	16,5 %	14,3 %
Kaukoliikenne	289	30,1	3,0	33,1	0,0	0,0	0,0	30,1	3,0	33,1	11,4 %	10,4 %
YTV-alue	49	0,0	0,0	0,0	13,5	1,4	14,9	13,5	1,4	14,9	30,6 %	27,6 %
Muu Helsingin lahiliikenne	32	9,2	1,2	10,4	0,0	2,6	2,6	9,2	3,7	12,9	40,3 %	28,6 %
Raitiovaunu, metro ja Suomenlinnan lautta	56	0,0	0,0	0,0	5,1	3,8	8,9	5,1	3,8	8,9	15,7 %	9,0 %
Bussiliikenne yhteensä	967	41,5	32,4	74,0	165,3	107,2	272,5	206,9	139,6	346,5	35,9 %	21,4 %
Suurten kaupunkien bussiliikenne 1)	258	0,9	0,3	1,1	103,6	6,8	110,3	104,4	7,0	111,5	43,2 %	40,5 %
Bussien tilausliikenne 2)	166	3,6	2,4	6,0	0,0	21,9	21,9	3,6	24,4	27,9	16,9 %	2,2 %
Muu bussiliikenne 3), josta:	543	37,1	29,7	66,8	61,8	78,5	140,3	98,9	108,2	207,1	38,2 %	18,2 %
Kaukoliikenne	79	0,0	4,5	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	4,5	5,7 %	0,0 %
Muu linjaliikenne	463	37,1	25,2	62,3	61,8	78,5	140,3	98,9	103,7	202,6	43,7 %	21,3 %
Taksiliikenne yhteensä 4)	793	1,3	87,6	88,9	0,0	190,8	190,8	1,3	278,4	279,7	35,3 %	0,2 %
Lentoliikenne	279	0,0	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,2 %	0,0 %
Yhteensä	2 465	82,1	124,6	206,8	183,9	305,8	489,7	266,1	430,4	696,5	28,3 %	10,8 %

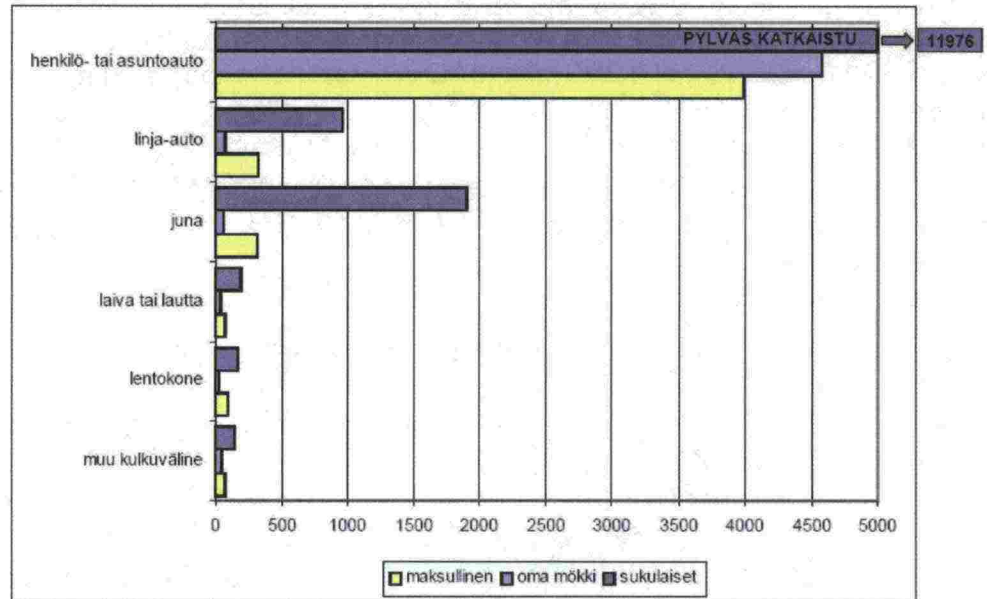
- 1) Kaikki Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten, Tampereen ja Turun sopimusliikenne. Liikevaihdosta on vähennetty infrastruktuuri- ja viranomaiskujen tyyppiset menot. Suoran rahoituksen luvuista on vähennetty lipputulot.
- 2) Sisältää kaiken linja-autojen tilausliikenteen, myös kuntien koulubussit ja varusmiesten tilausajot.
- 3) Sisältää kaiken muun linja-autoliikenteen paitsi kohdassa 1) mainitun suurten kaupunkien liikenteen ja kohdassa 2) mainitun tilausliikenteen. Ei sisällä posti- ja rahtituottoja.
- 4) Sisältää taksit ja invataksit.

Matkailuliikenteessä henkilöauto on suosituin kulkumuoto sekä ulkomaisten että suomalaisten matkailijoiden keskuudessa Suomessa liikkuttaessa erityisesti lyhyemmillä matkoilla (Liminka & Wallin 2003, 15-16) (kuvat 14-16). Matkojen pituuksien kasvaessa, yleistyy junan ja lentokoneen käyttö (Henkilöliikennetutkimus 2004-2005 2006, 71) (kuva 14).



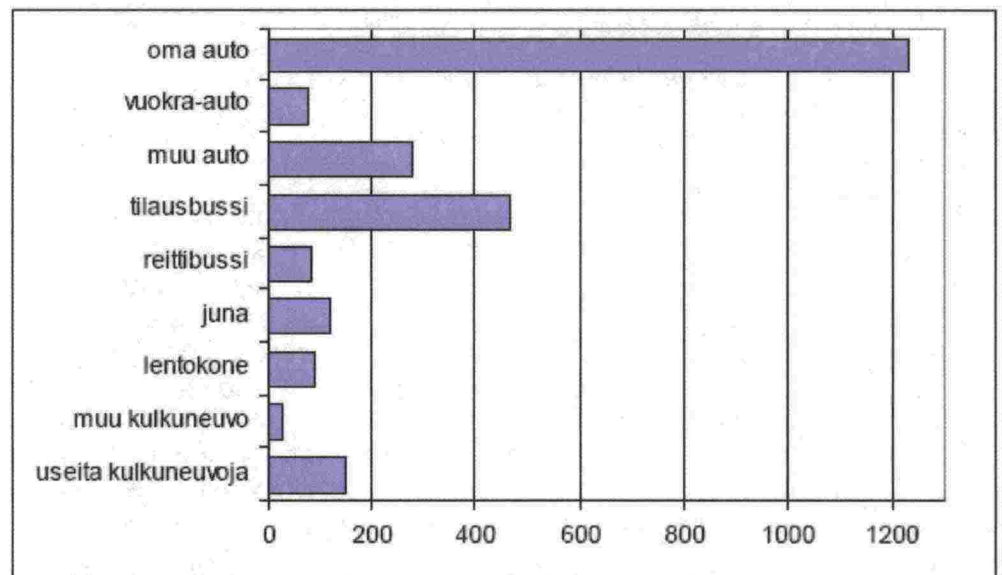
Kuva 14. Yli 100 kilometrin pituiset kotimaanmatkat pääkulkutavan mukaan (Henkilöliikennetutkimus 2004-2005, 71).

Vuonna 2006 noin 82 prosenttia kotimaanmatkoista tehtiin henkilö- tai asuntoautolla. Mökille tehdyissä matkoissa oman auton merkitys korostuu, joka selittyy mökkien syrjäisellä sijainnilla usein julkisen liikenteen ulottumattomissa. (Nieminen 2008, 6.) Tilastossa ei ole otettu huomioon liikematkailua.



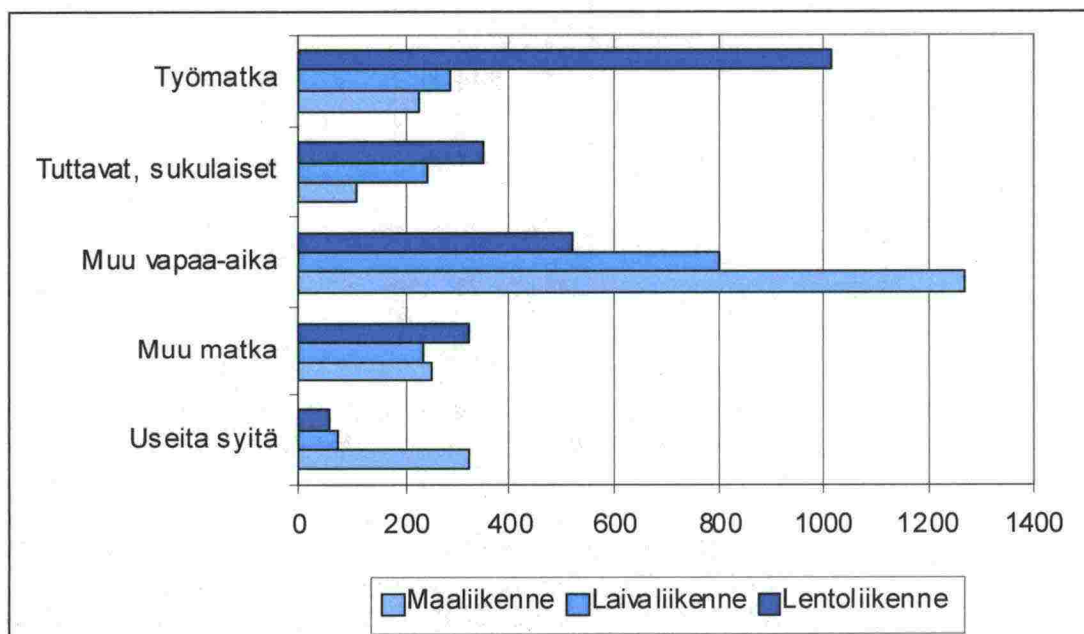
Kuva 15. 15-74-vuotiaiden kotimaisten vapaa-ajanmatkat kotimaassa vuonna 2006 kulkuvälineittäin (tuhatta matkustajaa) (Nieminen 2008, 6).

Suomessa vuonna 2004 vierailleista ulkomaisista matkustajista noin puolet teki vähintään 100 kilometrin mittaisen yhdensuuntaisen matkan, jolloin oma auto oli selvästi suosituin kulkuneuvo. Tilausbussi oli toiseksi yleisin kulkuneuvo. (Nieminen 2008, 13).



Kuva 16. Suomessa vuonna 2004 käyneiden ulkomaisten matkustajien käyttämät kulkuneuvot (tuhatta matkustajaa) (Nieminen 2008, 13).

Ulkomailta Suomeen tulevien matkailijoiden keskuudessa kulkumuotoja-kauma vaihtelee enemmän kuin Suomen sisällä liikuttaessa. Työmatkalle tullaan ja lähdetään pääasiassa lentäen, kun vastaavasti vapaa-ajan matkailussa auton ja junan käyttö on yleisempää (kuva 17). Yleisin matkan pääsyy vuonna 2008 oli muu vapaa-ajan matka (43 %) ja työmatkalaisten osuus oli 25 prosenttia kaikista matkailijoista. Tilastossa ei ole otettu huomioon kansainvälisillä risteilyaluksilla Suomessa käyneitä matkustajia.



Kuva 17. Suomessa vuonna 2008 käyneiden ulkomaisten matkustajien matkan pääsyyt liikennemuodon mukaan (tuhatta matkustajaa) (Rajahaastattelututkimus osa 22. Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2008. 1.1 – 31.12.2008, 36).

Kun puhutaan eri liikennemuodoista, tarkastelu kohdentuu yleensä henkilöautoiluun sekä joukkoliikenteen eri muotoihin. Matkailuliikenteessä on hyvä huomioida myös pyöräily yhtenä liikennemuotona. Pyöräilymatkailu on kasvava ja taloudellisesti merkittävä matkailusektori, johon panostetaan monissa maissa (Naskila 2009, 2). Suomessa pyöräilymatkailun mahdollisuuksia ei ole vielä täysin hyödynnetty, vaikka edellytyksiä on. Suomen monipuolinen luonto ja maisemat sekä alueelliset erityispiirteet, kuten myös hyvä infrastruktuuri ja olemassa olevat teknologiset sovellukset (paikannus, kartat ja reittien suunnittelu) luovat erinomaiset edellytykset pyöräilymatkailun kehittämiselle. Matkailun toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset, erityisesti ihmisten kasvava huoli ilmastomuutoksesta ja kestävä matkailun suosio, luovat hyvät lähtökohdat pyöräilymatkailun kehittämiseen. Pyöräilyn voi yhdistää myös muihin toimintoihin, kuten vaellukseen tai melontaan. (Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2009-2013 2008, 5-6.) Pyöräilymatkailun kehittämisen puolesta puhuu myös se, että siinä missä autoilijat käyttävät rahaa bensaan, niin pyöräilijät käyttävät sitä enemmän paikallisiin palveluihin (Naskila 2009, 2).

Kevyen liikenteen väyliä on Suomessa yhteensä noin 16 000 kilometriä, joista maantien varteen rakennettuja on 5 587 kilometriä. Vuosittainen lisäys on ollut 50 kilometristä sataan kilometriin. Kevyen liikenteen väylien laatutasoon kiinnitetään nykyisin erityistä huomiota, jotta voidaan parantaa ajomukavuutta sekä pyöräilyn houkuttelevuutta. (Tiefakta 2009, 28.) Kevyen liikenteen väyliä kehittämällä ja niiden käyttöä edistämällä parannetaan myös liikenneturvallisuutta, edistetään ympäristönsuojelua ja ehkäistään ruuhkia. Hallituksen II ohjelmassa kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen nähdään yhtenä tärkeänä keinona ilmastonmuutoksen torjunnassa (Valtioneuvosto 2007, 39).

Suomessa on runsaasti valtakunnallisia, alueellisia ja paikallisia pyöräilyreittejä, joista matkailullisesti merkittävimmät ovat Turun saariston rengastie, Kuninkaantie ja Uudenmaan reitit. Pyöräilymatkailu vaatii reittien ja opasteiden ylläpitoa sekä reitistöjen helppoa saavutettavuutta. Reitistöt tulee löytyä internetistä ja niiden tulee olla kansainvälisille matkailijoille helposti ja ymmärrettävästi saatavissa. (Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2009-2013 2008, 4, 6, 9.)

Joukkoliikenteessä tulee kiinnittää huomiota pyörien kuljetusmahdollisuuksiin, jotta pyöräreiteille pääsee helposti joukkoliikenteellä. Valtaosa haastatelluista näki, että tässä on vielä parantamisen varaa. Kehitystä on kuitenkin tapahtunut ja matkailuyrittäjien ja liikenteenharjoittajien kesken on tehty yhteistyötä pyörien kuljettamisessa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Läntisellä yhteistyöalueella on paljon hyviä pyöräilyreittejä sekä potentiaalia pyöräilymatkailun kehittämiseen. Reittien hyödyntämisessä ja markkinoinnissa on alueellisia eroja. Reiteissä voisi hyödyntää enemmän vanhoja, mielenkiintoisia ja rauhallisia tieosuuksia. Osa haastatelluista kaipaa enemmän alueellisia kartastoja. Usein pyöräilijän tulee olla omatoiminen, jotta löytää tietoa reiteistä ja niiden varrella olevista mahdollisuuksista. Jossain paikoissa, kuten saaristossa nähdään, että pyöräilyn tulee olla ohjattua. Joidenkin kaupunkien keskustoissa pyöräily koetaan hankalaksi. (Haastatteluiden yhteenveto)

5.2 Matkaketjut

Matkailuliikenteen sujuvuuden kannalta on tärkeää, että eri liikennemuodot toimivat hyvin yhteen. Liikennemuotojen yhteentoimivuutta voidaan tehokkaimmin parantaa aikatauluja yhteen sovittamalla, lisäämällä yhteistä tiedotusta sekä yhdistämällä eri liikennemuotojen asemia. Matkailijan kannalta on hyvä, jos odotustilat, informaatio ja lipun hankinta hoituvat saman katon alla, mahdollisimman vaivattomasti. Matkan suunnittelua helpottaa, jos eri liikennemuotojen aikataulu-, reitti- ja hintatiedot löytyvät samasta paikasta, missä myös matkan varaaminen ja maksaminen onnistuu. Yhteisestä aikatauluinformaatiokanavasta huolimatta tietoa tulee jakaa myös omien kanavien kautta. Matka.fi palvelu nousi muutamissa haastatteluissa esiin hyvänä sivustona, joka antaa aikataulun ovelta ovelle. Palvelu ei ole kuitenkaan toiminut ongelmitta ja aikataulujen päivittämisessä on ollut puutteita. Kutsuohjatun joukkoliikenteen saaminen mukaan matka.fi palveluun nostaisi sen näkyvyyttä ja parantaisi matkaketjuajattelua. Internetin hyödyntäminen nähdään tärkeänä

ja sen merkityksen uskotaan kasvavan edelleen. Matkakeskukset (kuva 18), missä linja-auto- ja rautatieasema sijaitsevat saman katon alla, helpottaa matkailijoiden liikkumista ja kulkumuodosta toiseen vaihtamista ja parantaa samalla joukkoliikenteen houkuttelevuutta. (Haastatteluiden yhteenveto)



Matkakeskus



Kuva 18. Matkakeskuspaikkakunnat. Tilanne vuoden 2008 alussa (Kivelä & Korpela 2007, 11).

Matkakeskukset päätavoitteena on yhdistää erillään toimivat rautatie- ja linja-autoasemat. Aina tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, jolloin matkakeskus toteutetaan kahden eri aseman yhteistyönä. Tällöin matkakeskuksen kehittämisessä korostuu asemien välisten matkaketjujen parantaminen, muun muassa parantamalla opastusta, lisäämällä informaatiota, yhdistämällä lipunmyyntipalveluja sekä sovittamalla eri kulkumuotojen aikatauluja yhteen. (Matkakeskushankkeiden vaikutusarviointikehikko 2002, 12.)

Matkaketjuja kehitettäessä huomiota tulee kiinnittää myös informaatiojärjestelmien selkeyteen sekä matkatavaroiden, erityisesti suurten matkatavaroiden, kuten pyörien kuljetusmahdollisuuksiin. Erilaiset informaatiojärjestelmät tulee kehittää mahdollisimman selkeiksi ja etenkin liikenteen solmupisteissä niiden selkeyteen ja toimivuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Sähköisten palvelujen merkitys korostuu koko ajan enemmän ja matkailijat käyttävät sähköisiä palveluja entistä useammin matkan suunnittelussa, varaamisessa ja maksamisessa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja matkaketjujen sujuvuutta voisi parantaa tarjoamalla ovelta ovelle palvelua matkatavaroiden kuljetuksessa. Myös saapumis- ja lähtöaikojen täsmällisyys sekä aikataulujen luotettavuus parantavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Matkaketjuissa tulee ottaa huomioon myös erilaisten matkustajaryhmien tarpeet. Sekä liikennevälineet että vaihtopaikat ja -pysäkit tulee suunnitella sujuviksi, esteettömiksi ja laadukkaiksi. Asemien ja terminaalien tulee olla korkeatasoisia ja helposti löydettävissä. Niihin on päästävä helposti omalla autolla, joukkoliikenteellä tai kevyttä liikennettä käyttäen. (Matkailuliikenteen kehittäminen. Toimenpidesuosituks. 2001, 27-33; Kivelä & Korpela 2007, 3, 12-14; Arki paremmaksi - joukkoliikenne toimivaksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009-2015, 14, 24.)

Matkaketjuissa nähdään olevan parannettavaa sekä pää- että jatkoyhteyksien osalta, etenkin syrjäisemmillä alueilla. Yhteydet eri liikennemuotojen välillä eivät aina toimi ja vaihdot liikennemuodosta toiseen, etenkin jos vaihtomatka on pitkä, koetaan hankalana. Ongelmaksi koetaan myös, että liityntäpysäköinnillä ei ole yhtä selkeää ylläpitäjää, mikä haittaa joissain paikoissa pysäköintipaikkojen kehittämistä. Vähäiset pysäköintipaikat ovat este matkustajamäärien lisäämiselle joukkoliikenteessä. (Haastatteluiden yhteenveto)

Matkaketjua tulee kehittää yhteistyössä kaikkien liikennemuotojen ja liikenteenharjoittajien kanssa, koska kokonaispalvelu ja mielikuva matkaketjusta muotoutuvat huonoimman osatekijän mukaan. Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että matkailija pystyy hahmottamaan joukkoliikennejärjestelmän yhtenä kokonaisuutena. (Arki paremmaksi - joukkoliikenne toimivaksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009-2015, 24-25)

5.3 Liikennepalveluiden järjestäminen

Joukkoliikenneyhteydet toimivat parhaiten suurilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla. Suurimmat kaupungit on saavutettavissa hyvin kaikilla joukkoliikennemuodoilla. Maakunnissa linja-autoliikenteen tarjonta painottuu suurimpiin seutukuntiin ja kaupunkeihin. Suurten asutuskeskittymien puuttuminen heikentää joukkoliikenneyhteyksien kehittymistä eivätkä yhteydet harvaan asutuilla seuduilla kehity, koska säännölliset liikennevirrat ovat liian pieniä. Pienten ja syrjässä sijaitsevien matkakohteiden saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikkoa tai mahdotonta. Kesäisin, matkailun sesonkiaikana, yhteydet voivat huonontua, koska koululaiskuljetuksia ei ajeta, mikä heikentää kohteiden saavutettavuutta. (Haastatteluiden yhteenveto)

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa monella tapaa, missä yhteistyön merkitys nähdään ensiarvoisen tärkeänä. Joukkoliikenteen kesken tehdään yhteistyötä muun muassa aikataulujen yhteensovittamisessa ja keskeisenä on yhden lipun kehittäminen, jossa on päästy alkuun. Toteutuessaan se parantaisi joukkoliikenteen kilpailukykyä. Tulevaisuuden kehityksenä voisi olla, että matkapuhelimen kautta voisi selata joukkoliikenteen aikataulu-, reitti- ja hintatietoja sekä ladata siihen matkoja, jolloin matkapuhelin toimisi myös matkalippuna kaikissa kulkuvälineissä. Tällöin ajantasainen tieto kulkisi matkailijan mukana koko ajan. (Haastatteluiden yhteenveto)

Kutsuohjattu joukkoliikenne on toinen keino tukea syrjäisten matkakohteiden ja matkailupalvelujen saavutettavuutta. Kutsuohjattua joukkoliikennettä tulisi hyödyntää paremmin sekä paikallisten että matkailijoiden liikkumisessa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Kutsuohjattu joukkoliikenne sopii suurten kaupunkien harvemmin asuttujen alueiden, pienten kaupunkien ja maaseudun liikennevälineeksi. Suomessa on jo pitkään ollut hankkeita ja kokeiluja kutsuohjatun joukkoliikenteen järjestelmän kehittämiseksi, mutta varsinaista läpimurtoa ei vielä ole syntynyt. Pienimuotoista kutsuohjattua liikennettä on maamme maaseudulla harjoitettu jo 1970-luvulta lähtien. Teknisiä esteitä laajalle työssä etenemiselle ei ilmeisestikään ole. (Hakala 2009.)

Kutsuohjattu joukkoliikenne voi luoda uusia markkinoita, mutta samalla se tarjoaa mahdollisuuden korjata valtion ja kuntien noin 100 miljoonan euron rahoitusvinoumaa, joka johtuu nykyisestä rahoituksen kohdentumisesta erilliskuljetuksiin (koulukuljetukset, sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetukset), jotka eivät ole kaikkien käytettävissä (Hakala 2009).

Joissain tapauksissa, esimerkiksi isompien tapahtumien yhteydessä, järjestetään erikoiskuljetuksia. On myös olemassa yhteislippuja, missä yhteen lippuun kuuluu sekä liikkuminen kohteeseen että sisäänpääsy tai yöpyminen kohteessa. Matkailuliikennepalveluita kehitettäessä tulee ottaa huomioon myös ulkomaiset matkailijat. Palveluita tulee suunnitella ja markkinoida niin, että myös ulkomaiset matkailijat löytävät palvelun helposti ja pystyvät niitä käyttämään. (Haastatteluiden yhteenveto)

Helsingissä raitiovaunulinja 3 tunnetaan turistireittinä, joka kiertää monien Helsingin nähtävyyksien ohi. Kolmoslinjan reitistä on saatavilla turistikierrosite, jossa on tietoa reitin lisäksi sen varrella olevista nähtävyyksistä. (Helsingin Sanomat 28.3.2009.)

Tämän kaltaiset ratkaisut toimivat suuremmissa kaupungeissa, missä on tarpeeksi matkailijoita reittiä käyttämään. Samalla se palvelee myös paikallisia asukkaita. Matkailijoille on myös paikallisliikenteessä tarjolla erilaisia lippukokonaisuuksia, kuten suuremmissa kaupungeissa kahden tai kolmen päivän lippuja, missä on rajaton matkustusoikeus tietyllä alueella. Matkailijat voivat käyttää myös muita paikallisliikenteen sarjalippuja hyväkseen. (Haastatteluiden yhteenveto)

Linja-autoilla tehdään suuremmissa kaupungeissa turistimatkoja kaupungin nähtävyyksiä kierrellen valmiiden reittien ja aikataulujen pohjalta. Vastaavasti matkailijaryhmä voi varata tilausbussin vain oman ryhmän käyttöön. Myös taksiliikenteessä on kokeiltu valmiita kiertomatkoja Helsingin lähiympäristössä. Reitit ovat olleet kysytyjä, mutta niitä tulee markkinoida tehokkaammin. Taksiliikenteessä voisi hyödyntää enemmänkin valmiita paketteja, missä taksilla kierrettäisiin valmiita reittejä pitkin lähialueilla tai niin, että asiakas saisi itse mahdollisuuksien mukaan vaikuttaa reitin sisältöön. Taksiliikenteen ja matkailukohteiden välistä yhteistyötä voisi parantaa myös lisäämällä yhteistä markkinointia. (Haastatteluiden yhteenveto)

5.4 Kohde- ja kiertomatkailu

Matkailussa voidaan erottaa kohde- ja kiertomatkailu toisistaan. Kohdematkailussa matkakohteen saavuttaminen on ensisijaista, jolloin matkakohde pyritään saavuttamaan mahdollisimman edullisesti ja nopeasti. Näin ollen matkareitillä, kuten tieyhteydellä ei sinällään ole vetovoimaa, vaan matkareitti valitaan enemmänkin etäisyys-, kustannus- ja aikatekijöiden perusteella. Sen sijaan kiertomatkailussa matkailuelämykset hankitaan liikkumalla kohteesta toiseen, välttämättä tietämättä lopullista matkakohdetta tai kääntymispistettä. Matkakohteissa ei viivytä kauaa ja itse reitistä tulee vetovoimatekijä. Elämykset hankitaan liikkumalla ja ihailemalla matkan varrella avautuvia maisemia ja kohteita. (Suomen matkailutiet 1992, 8; Vuorinen & Vesterinen 2002, 326-327.) Tien varrelta avautuvien maisemien lisäksi tien houkuttelevuuteen vaikuttavat tien kunto, tienvarsien siisteys, tienvarren palvelut ja levähdyspaikat sekä tienvarsien taideteokset (Nevalainen 2007, 71).

Kiertomatkailu, jota harrastetaan pääsääntöisesti kesäaikaan, toteutetaan yleensä autolla tai moottoripyörällä, mutta yhä useammin myös pyöräillen (Suomen matkailutiet 1992, 8; Vuorinen & Vesterinen 2002, 326-327). Kiertomatkailu onnistuu myös joukkoliikenteellä. Tällöin matkailija kulkee valmiita reittejä pitkin ja voi yhteyksien puitteissa koota mieleisensä reittikokonaisuuden. Myös kohdematkailussa kohteeseen päästyä voidaan harrastaa kiertomatkailua. Junaliikenteessä on ajoittain toteutettu nostalgialiikennettä lättähatuilla muun muassa Helsinki-Kerava-Porvoo välillä. Kiertomatkailussa liikutaan usein matkailuteitä tai muuten maisemallisesti kauniita teitä pitkin.

Useissa haastatteluissa nousi esiin, että suuret matkailuliikennevirrat kulkevat samoja väyliä kuin muu liikenne. Matkailijoiden liikkumisessa on eroja matkailun muodon mukaan. Liikematkailu on kohdematkailua, ja matkakohteeseen pyritään mahdollisimman suoraan ja vaivattomasti. Matkustus on hyvin pitkälle ohjattua ja kulkee valtaväyliä pitkin. Liikematkailussa matkailijan toiminta kohteessa ja matkan varrella on hyvin pitkälti valmiiksi suunniteltua ja ohjattua. Liikematkailuun kuuluu kuitenkin enemmän tai vähemmän myös alueeseen tutustumista. Mitä enemmän vapaa-aikaa matkailijalla on sitä todennäköisemmin hän tutustuu kohteeseen tarkemmin. Liikematkailija on potentiaalinen vapaa-ajan matkailija. Liikematkailija tulisi saada kiinnostumaan kohteesta ja sen tarjoamista tuotteista ja palveluista niin paljon, että hän tulisi alueelle myöhemmin uudestaan vapaa-ajanmatkailun merkeissä. (Haastatteluiden yhteenveto)

Yhteenveto:

- Jokaisella liikennemuodolla on oma roolinsa ja vahvuutensa matkailuliikenteessä.
- Henkilöauto on suosituin kulkumuoto matkailuliikenteessä sekä ulkomaisten että suomalaisten matkailijoiden keskuudessa. Matkojen pituuskasvaessa yleistyy junan ja lentokoneen käyttö.
- Kulkumuodon valintaan vaikuttaa matkailijan profiili, matkan tarkoitus, lähtö- ja kohdealueen välinen etäisyys ja olemassa olevat yhteydet sekä käytettävissä oleva aika ja raha.
- Matkailussa on yleistä, että saman matkan aikana käytetään useita eri kulkumuotoja, mikä luo haasteita matkaketjujen toimivuudelle.
- Liikennemuotojen yhteentoimivuutta voidaan tehokkaimmin parantaa aikatauluja yhteen sovittamalla sekä yhdistämällä eri liikennemuotojen asemia.
- Matkaketjuissa nähdään olevan parannettavaa sekä pää- että jatko-yhteyksien osalta, etenkin syrjäisemmillä alueilla.
- Vaihdot liikennemuotojen välillä koetaan hankalina.
- Joukkoliikenneyhteydet toimivat parhaiten suurilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla. Maakunnissa linja-autoliikenteen tarjonta painottuu suurimpiin seutukuntiin ja kaupunkeihin.
- Joukkoliikenneyhteyksien kehittämisessä tulee tehdä yhteistyötä. Ideaalitalanne olisi, että kaikissa joukkoliikennevälineissä voisi matkustaa yhdellä lipulla.
- Matkailukohteiden saavutettavuutta voidaan parantaa matkailuelinkeinon ja liikenteenharjoittajien välisellä yhteistyöllä.
- Kutsuohjattua joukkoliikennettä tulee hyödyntää paremmin sekä paikallisten että matkailijoiden liikkumisessa.
- Pyöräilymatkailu on kasvava ja taloudellisesti merkittävä matkailusektori, jonka kehittämiselle on Suomessa hyvät edellytykset.

6 MATKAILULLE JA MATKAILULIIKENTEELLE ASETETUT TAVOITTEET

6.1 Euroopan unionin tavoitteet

Euroopan unionilla ei ole erillistä matkailupolitiikkaa, mutta useilla esimerkiksi liikennettä, ympäristöä, uutta tietotekniikkaa, elintarvikehygieniaa, energiaa ja verotusta koskevilla yhteisön poliitikoilla ja toimenpiteillä on välitön vaikutus matkailualaan. Vaikka erillistä matkailupolitiikkaa ei olekaan, on unionissa ollut pyrkimyksiä määrittää kantaa matkailualaan ja tehdä siihen liittyviä ehdotuksia. Euroopan unioni on muun muassa antanut matkailualaa koskevien tilastotietojen keräämisestä direktiivin (95/57/EY), jotta matkailun vertailu eri maiden välillä olisi mahdollista ja luotettavaa. (Euroopan unionin neuvosto 2002; Euroopan talous- ja sosiaalikomitea 2005.)

Matkailu on huomioitu Euroopan unionissa ja unionin toimielimissä strategisesti merkittäväksi taloudelliseksi toiminnaksi. Matkailun avulla voidaan saavuttaa monia Euroopan unionin perusteisiin ja politiikkoihin liittyviä keskeisiä tavoitteita, kuten luoda uusia ja parempia työpaikkoja, lisätä sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja ylläpitää kestävää talouskasvua. Matkailussa tulee edistää uusia muotoja joihin kaikilla, etenkin vähävaraisilla, on mahdollisuus. Jotta matkailu olisi kannattavaa myös pitkällä aikavälillä, tulee matkailun olla talouden, yhteiskunnan ja ympäristön kannalta kestävää. Ennen kaikkea tavoitteena on parantaa eurooppalaisen matkailuelinkeinon kilpailukykyä ja luoda uusia ja parempia työpaikkoja kestäväen kasvun avulla. (Euroopan talous- ja sosiaalikomitea 2004; Commission of the European communities 2006, 4.)

Liikenteessä suurimman haasteen luo Euroopan unionin laajuus ja laajentuminen. Liikenne ei jakaudu tasaisesti unionin sisällä eri liikennemuotojen välillä. Jossain osissa esiintyy ruuhkia, kun taas yhteydet etenkin reunalueiden ja keskuksen välillä ovat riittämättömät. Tavoitteena on liikennejärjestelmän kehittäminen yhtenäisenä kokonaisuutena ja eri liikennemuotojen kehittäminen yhteistyössä niiden yhteiskäytön toteuttamiseksi. Kunnianhimoisena tavoitteena on Euroopan laajuisen liikenneverkon luominen. Eri liikennemuotojen välistä kilpailua tulee säännellä paremmin ja on pyrittävä edistämään raideliikenteen ja muiden ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöä. Tavoitteena on varmistaa kunkin liikennemuodon oma asema sekä liikennemuotojen yhteiskäyttö. (Valkoinen kirja. Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika 2001, 23-24, 42, 51.)

Euroopan unionin liikennepolitiikassa keskeistä on ruuhkien ja etenkin tieliikenteen ruuhkien lievittäminen. Myös liikenteen sujuvuuden parantaminen on tärkeää, johon pyritään yhteisön tasolla koordinoitulla liikenteen ohjaukseen tarkoitetuilla erikoistoimenpiteillä, joista on esimerkkinä reittisuositukset ruuhkien välttämiseksi. Matkustajia tulee kannustaa ja rohkaista käyttämään nykyistä enemmän useita eri liikennemuotoja saman matkan aikana. Tähän voidaan vaikuttaa parantamalla eri liikennemuotojen välisiä yhteyksiä. Eri liikennemuotoja koskeva tieto tulee saada samasta paikasta ja eri liikennemuotojen välisiä yhteisiä lipputoimistoja tulee kehittää. Matkustajien turvallisuuden parantamiseen tulee myös kiinnittää huomiota. (Valkoinen kirja. Eu-

rooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika 2001, 55-67, 81.)

6.2 Suomen tavoitteet

Matkailulle asetetut tavoitteet Suomessa on kirjattu Suomen matkailustrategiaan. Keskeisenä tavoitteena on ympärivuotisen matkailun kasvattaminen. Matkailulla on arvioitu olevan lähes rajattomat kasvunmahdollisuudet, johtuen matkailun jatkuvasta kasvusta sekä Suomen vähäisestä osuudesta kansainvälisessä matkailussa (noin 0,4 prosenttia). Matkailun kasvua haetaan ensisijaisesti kansainvälisiltä markkinoilta, koska ulkomaalainen matkailukysyntä on suora lisäys kansantalouteen. Kansainvälisen matkailun odotetaan kasvavan keskimäärin 5 prosenttia joka vuosi, kasvun ollessa vuodesta 2004 vuoteen 2013 yhteensä 63 prosenttia. Tavoitteena on myös ulkomaiden matkailijoiden kulutuksen kasvattaminen. Kotimaan matkailu luo perustan Suomen matkailulle ja sen odotetaan kasvavan keskimäärin 3 prosenttia joka vuosi, kasvun ollessa vuodesta 2004 vuoteen 2013 yhteensä 31 prosenttia. (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013, 5, 9, 21.)

Muita tavoitteita kasvun lisäämisen lisäksi ovat uudistamisen tukeminen ja osaamisen lisääminen sekä edellytysten luominen matkailuun liittyvän ammattimaisen yritystoiminnan kehittymiselle, kasvulle ja kilpailukyvyille. Matkailukeskusten saavutettavuudesta tulee luoda Suomen ylivoimainen kilpailuetu sekä kehittää vetovoimaisia, korkealaatuisia ja helposti ostettavia matkailutuotteita ja -palveluja kansainvälisille ja kotimaisille matkailijoille. Tärkeää on myös aikaansaada tuloksellinen, verkostomainen, hallinto- ja aluerajat ylittävä, ennakoiva ja pitkántähtäimen matkailun kehittämisen toimintatapa. (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013, 19, 23.)

Koska matkailuliikenne on osa kaikkea liikennettä ja liikkumista koskevat samat tavoitteet kuin henkilöliikennettä yleisesti (Matkailuliikenteen kehittäminen. Toimenpidesuosituks. 2001, 23). Suomen matkailuelinkeinon olemassaolon ja kehittymisen elinehto on kattava, esteetön, sujuva, turvallinen ja hinnaltaan kilpailukykyinen liikennejärjestelmä. Ympärivuotisen saavutettavuuden parantaminen nähdään ensiarvoisen tärkeänä sekä Suomen sisäisessä että ulkoisessa liikenteessä. Saavutettavuuden turvaamiseksi edulliset ja kattavat lentoyhteydet ovat tärkeitä sekä matkailun kannalta merkittävien maakunnallisten lentokenttien liikenteen ja palveluiden turvaaminen. Nopeita junayhteyksiä on kehitettävä edelleen sekä risteily- ja veneilyliikennettä hyödynnettävä tehokkaammin. Matkailullisesti tärkeitä teitä ja niiden palveluja tulee parantaa, kuten myös kevyen liikenteen väyliä. Matkailullisesti tärkeiden reitistöjen turvallisuuden, viitoituksen ja opastusten parantamiseen on myös kiinnitettävä huomiota. (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013 2006, 25, 46-47, 58; Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012, 20; Matkailuliikenteen kehittäminen. Toimenpidesuosituks. 2001, 28.)

6.3 Maakuntaliittojen rooli Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella

Maakuntaliittojen tehtävänä on vastata maakunnan kehittämiseen liittyvien tehtävien hoitamisesta, mistä säädetään alueiden kehittämislaisissa (602/2002). Maakuntaliitot laativat maakuntaohjelman, missä esitetään maakunnan kehittämisen tavoitteet ja käsitellään matkailun merkitystä elinkeinona ja alueellisena kehittämisen painoalana suhteessa muihin toimialoihin. Maakuntaliittojen tehtävänä on myös matkailustrategian organisointi omalla alueella. (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013, 34.)

Maakuntien matkailustrategioiden laadintaa ohjaa valtakunnallinen matkailustrategia, jonka kanssa maakuntaliittojen strategioiden tulee olla samassa linjassa. Kaikista maakuntaliittojen matkailustrategioista löytyy samansuuntaisia yleistavoitteita, joilla pyritään kestäväällä tavalla kasvattamaan ja kehittämään matkailua. Kaikkien maakuntaliittojen maakuntaohjelmissa matkailussa nähdään olevan potentiaalia, joka tulisi tehokkaammin hyödyntää. Yhtenä keskeisenä tavoitteena maakunnissa on erottautuminen muista matkailualueista.

Kaikissa matkailustrategioissa esiintyviä tavoitteita ovat muun muassa yöpymisvuorokausien ja matkailijoiden viipymän kasvattaminen, uusien työpaikkojen luominen ja matkailutulon kasvattaminen, matkailusesongin pidentäminen, saavutettavuuden parantaminen, matkailijoiden tyytyväisyyden kasvattaminen, matkailuun liittyvän koulutuksen ja tutkimuksen kehittäminen, markkinoinnin, erityisesti sähköisen markkinoinnin parantaminen, matkailupalveluiden ja -kohteiden kehittäminen ja niiden laadun parantaminen sekä yhteistyön tekeminen eri toimijoiden kesken. Matkailun kehittämisessä kestävä kehityksen huomioiminen on keskeistä, mikä tulee ottaa huomioon kaikkien tavoitteiden kohdalla. Yhteisten yleistavoitteiden lisäksi, jokaisen maakunnan matkailustrategia painottuu alueen ominaispiirteet ja mahdollisuudet huomioon ottaen ja alueen vahvoja matkailukohteita ja -alueita korostaan.

7 TOIMINTAYMPÄRISTÖN NÄHTÄVISSÄ OLEVAT MUUTOKSET

7.1 Muutosten ennakoimattomuus

Matkailu ei ole uusi ilmiö, vaan ihmiset ovat matkustaneet kautta aikain. Matkailu on muuttunut vuosien saatossa ja matkailulle on tyypillistä nopeat ja jatkuvat muutokset (Page 2003, 3; Borg et al., 2002, 11). Väkiluvun kasvu yhdessä väestön varallisuuden ja vapaa-ajan kasvun kanssa, ovat vaikuttaneet matkailun kehitykseen suotuisasti. Teknologian kehityksellä on aina ollut suuri rooli matkailun toimintaympäristössä ja itse matkailun kehityksessä. Liikennemuotojen kehitys on nopeuttanut matkustamista ja helpottanut matkakohteiden saavutettavuutta. Tietotekniikan ja internetin kehitys tarjoavat uusia ulottuvuuksia ja mahdollisuuksia matkailulle. (Holloway 1989, 25; Vuoristo 2002, 227; Hemmi et al., 1987, 23-24.) Matkailun toimintaympäristöön vaikuttavat myös matkailijat itse sekä muuttuvat arvot yhteiskunnassa. Liikennesektorin toimintaympäristöön vaikuttavat monet eri tekijät, niin kansainvälisellä kuin kansallisella tasolla. Liikennesektorilla tulee ottaa huomioon kansainväliset päätökset ja säännöt sekä samanaikaisesti tunnistettava suomalainen kehitys. (Puntanen et al., 2008, 9.)

Matkailun kannalta on tärkeää, että muutoksiin varaudutaan ja niihin pystytään mukautumaan. Kehitystä on kuitenkin vaikea ennustaa aukottomasti, koska matkailu on sidoksissa lukuisiin luonnon- ja kulttuurimaantieteellisiin, teknologisiin, sosiaalisiin, taloudellisiin sekä poliittis-hallinnollisiin ilmiöihin ja niissä tapahtuviin muutoksiin. Aiemmin on nähty, että matkailuun kohdistuvat ilmiöt, suurtenkin katastrofien ja selkkausten vaikutukset, peittyvät matkailun vahvan kasvutrendin alle. Matkustajamäärien lasku on ollut hetkellistä ja palautunut vähitellen takaisin samalle tasolle kuin ennen häiriötä. (Vuoristo 2003, 130; Vuoristo 2002, 225.) Tämän hetken taloudellisen tilanteen vaikutuksia matkailun toimintaympäristöön on vaikeaa vielä ennustaa.

Nopeista ja yllättävistä muutoksista esimerkkeinä ovat pandemiat ja muut tartuntataudit, josta saatiin jälleen todistus, kun A/H1N1 (ns. sikainfluenssa) levisi maailmalle vuoden 2009 alussa. Tartuntataudit vaikuttavat matkailuun erityisesti niillä alueilla missä tartuntoja esiintyy runsaasti, vähentäen matkailua kyseisille alueille. Pandemiat vaikuttavat matkailuun globaalisti. Myös terrorismi vaikuttaa matkailuun muun muassa lentoliikenteessä tiukentuneiden turvallisuustarkastusten muodossa. Ei sovi myöskään sivuuttaa erilaisten luonnonilmiöiden, kuten myrskyjen ja tulvien vaikutuksia matkailuun.

Matkailun toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten uskotaan luovan matkailulle sekä haasteita että mahdollisuuksia. Matkailun ennustetaan muuttuvan tulevaisuudessa paikoitellen rajustikin, mutta usko matkailun kasvuun pidemmällä tähtäimellä on muutoksista huolimatta vankka. (Haastatteluiden yhteenveto)

7.2 Ilmastomuutos

Ilmastomuutos vaikuttaa matkailun toimintaympäristöön monella tapaa. Ilmastomuutoksen on todettu aiheuttavan muun muassa lämpötilan ja merenpinnan nousua, lumen ja jään peittämien alueiden pienenemistä, toisaalla sateiden ja toisaalla kuivuuden lisääntymistä sekä helleaaltojen ja trooppisten myrskyjen yleistymistä. Ilmastomuutoksesta aiheutuvat seuraukset tapahtuvat pitkällä aikavälillä eikä kaikkia muutoksia voida varmasti ennustaa (Climate Change 2007: Synthesis Report. Summary for Policymakers 2007, 2, 5; Dunn & Flavin 2002, 28, 45.)

Matkailuun ilmastomuutos vaikuttaa matkailukohteiden ympäristöä muuttamalla sekä vaikuttamalla ihmisten asenteisiin ja liikenteen hintaan ja sitä kautta ihmisten liikkumiseen. Ilmastomuutoksen nähdään olevan sekä mahdollisuus että uhka Suomen matkailulle. Uhkana on Suomen saavutettavuuden heikentyminen lento- ja laivaliikenteen kohdistuvien päästövähennysten ja hintojen nousun myötä. Matkustuksesta syntyvät paineet ympäristölle tiedostetaan, mikä voi vaikuttaa matkakohteen valintaan, matkakohteessa käyttäytymiseen ja liikennemuodon valintaan. Yhtenä ideana haastatteluissa nousi esille, että tulevaisuudessa voitaisiin vertailla matkustuksesta aiheutuvia päästöjä ja tehdä matkailuun ja liikkumiseen kohdistuvat päätökset päästömäärien perusteella. Ilmastomuutos nostaa keskilämpötilaa, jonka seurauksena talvet ovat leudompia. Talvien lämpeneminen ja lumen vähyys koettelee etenkin eteläistä Suomea. Sen sijaan Pohjois-Suomi on edullisemmassa asemassa verrattuna Keski-Euroopan talvikohteisiin. Sateiden voimistuminen tekee säästä epävakaisemman ja matkailun kannalta epäedullisemmän. Helteiden lisääntyessä Keski- ja Etelä-Euroopassa matkailuvirrat voivat kääntyä pohjois-eteläsuunnasta etelä-pohjoissuuntaisiksi. (Haastatteluiden yhteenveto)

Ilmastomuutoksen hillitseminen vaatii rajuja toimenpiteitä, joilla on vaikutuksia sekä talouteen että verotukseen ja sitä kautta ihmisten liikkumiseen. Kaukomatkasta aiheutuvat hiilidioksidipäästöt ovat moninkertaiset verrattuna lähimatkailuun. Vaikutusta on myös sillä, miten matkakohteessa liikkuu ja toimii. Ilmastomuutoksen hillitsemisestä koituvat seuraukset, ennen kaikkea liikkumisen kallistuminen, voivat johtaa mannerten välisen liikenteen hiipumiseen ja koti- ja lähimatkailun kasvuun.

Liikenteessä tärkeintä ilmastomuutoksen hillitsemisessä on henkilöautoliikenteen vähentäminen ja joukkoliikenteen käytön kasvattaminen. Erityisesti junaliikenteen kilpailukykyä tulee kehittää, koska sen aiheuttamat hiilidioksidipäästöt ovat alhaisimmat muihin liikennevälineisiin verrattuna. Myös eri kulkumuotojen sekakäyttö on suositeltavaa, koska sillä on yksityisautoilua vähentävä vaikutus. Lentoliikenteessä päästöjen vähentäminen tarkoittaa polttoainekulutuksen vähentämistä, koska siellä ei ole odotettavissa vaihtoehtoisia polttoaineita. (Puntanen et al., 2008, 13, 15.)

7.3 Energian hinnan kehitys

Kehityksmaiden teollistuminen ja taloudellinen kasvu lisäävät energian globaalia kysyntää. Talouden kasvun ja elintason nousun seurauksena myös kulutus kasvaa sekä uusissa, nousevissa talousmaissa että vanhoissa talousmaissa. Energian saatavuuteen ja hintaan vaikuttavat muun muassa kysynnän ja tarjonnan suhde sekä öljyn niukkuus. Energia on myös politiikan väline ja vaikuttaa maailman poliittiseen ja taloudelliseen tilanteeseen. Energian hinta tulee nousemaan, mutta epävarmaa on kuinka nopeaa muutos on (Puntanen et al., 2008, 18).

Energian saatavuudella ja hinnan kehityksellä on selvä vaikutus liikenteeseen ja ihmisten matkustuskäyttäytymiseen sekä liikennemuotojen suhteellisiin osuuksiin. Korkea energian hinta vähentää liikennemääriä ja vaikuttaa liikenneyhteyksiin. Matkailijoiden määrän vähetessä ja energian hinnan noustessa monet sekä vakiintuneet isot lentoyhtiöt että pienemmät halpalentoyhtiöt joutuvat miettimään reittejään ja niiden kannattavuutta uudelleen. Matkailijamäärien vähentyminen vaikuttaa myös muihin liikenneyhtiöihin ja heidän tarjoamiinsa liikenneyhteyksiin. Toisaalta energian hinnan nousu voi vaikuttaa positiivisesti lähi- ja kotimaanmatkailuun, kun matkustus kaukokoh-teisiin energian hinnan nousun myötä kallistuu. Periaattessa kaukomatkailu on lähialueille matkustamista kalliimpaa. Tätä asetelmaa kuitenkin sekoittavat halpalentoyhtiöiden tarjoukset, jotka ovat radikaalisti muuttaneet monien ulkomaanreittien hintasuhteita. (Turun yliopiston verkkolehti 5.3.2009.)

Henkilöautoilun ei uskota vähentyvän radikaalisti, ellei energian hinta nouse voimakkaasti. Jos henkilöautoliikenteeseen kohdistuvat verot ja maksut oleellisesti nousevat, olisi sillä suuria vaikutuksia syrjäisten ja pienten matkailukohteiden menestykselle. Liikkumisen kalleus voi johtaa myös siihen, että matkalla viivytään kerralla pidempään tai tehdään enemmän lähimatkoja. (Haastatteluiden yhteenveto)

7.4 Globaali ja Euroopan poliittinen ja taloudellinen kehitys

Maailman taloudessa johtavat talouskeskittymät ovat Pohjois-Amerikka, Eurooppa ja Kaukoit. Monet Aasian maat ovat vähitellen nousseet länsimaisten talousmaiden rinnalle. Erityisesti Kiinan ja Intian taloudet ovat muuttaneet nopeaan tahtiin. (Flavin & Gardner 2006, 29.) Kiina on ohittanut talousmaana muutamassa vuodessa edellä olleet kilpailijansa Italian, Iso-Britannian, Ranskan ja Saksan. Kiinan ennustetaan myös ohittavan maailman johtavan talousmaan Yhdysvallat, jos kehitys jatkuu samankaltaisena (Helsingin Sanomat 19.2.2009.) Myös Venäjän kehitys talousmaana on huomionarvoista.

Taloukasvu ja sen seurauksena elintason nousu voimistavat matkailua. Nouseviin talousmaihiin, joista voisi löytyä potentiaalisia Suomeen matkaajia, tulee ottaa paremmin huomioon Suomen ulkomaan markkinoinnissa ja tuotteistamisessa. Venäjältä saapuvat matkailijat nähdään potentiaalisimpana ryhmänä Suomen matkailua ajatellen. Myös Itä-Euroopan maissa nähdään olevan paljon matkailullista potentiaalia niiden taloudellisen kasvun myötä. Kansainvälisen matkailun lisäämiselle nähdään olevan todellisia mahdollisuuksia, jota tilapäisesti heikentää tämän hetken taloudellinen taantuma. (Haastatteluiden yhteenveto)

Maailman taloudessa vuosia jatkunut kasvu kääntyi nopeaan laskuun vuoden 2007 lopussa. Finanssikriisi, joka sai alkunsa elokuussa 2007 Yhdysvaltojen asuntomarkkinoiden romahduksesta, laajentui myöhemmin globaaliksi talouskriisiksi. (International Monetary Fund 2008, 1.)

Taloudellisen taantuman aikana ihmiset muuttavat kulutuskäyttäytymistä varovaisemmaksi ja matkailu on usein kohde, josta säästetään (Turun yliopiston verkkolehti 5.3.2009). Taantuma ei kuitenkaan vaikuta kaikkiin ihmisiin tai alueisiin samalla tavalla ja yhtä rajusti. Taantuman vaikutukset eroavat myös matkailun muodon mukaan.

Kotimaanmatkailu kasvoi vuoden 2009 kesäkuukausina verrattuna vuoden takaisiin lukuihin. Rekisteröityjen yöpymisten määrä ei kuitenkaan lisääntynyt, mikä kertoo siitä, että matkailijat yöpyivät enemmän sukulaisten ja tuttavien luona, viettivät enemmän aikaa mökillä tai tekivät enemmän päivämatkoja. Myös risteilymatkustajien määrät kasvoivat, etenkin Viroon suuntautuvalla reitillä. Sen sijaan ulkomaisten matkailijoiden yöpymiset vähenivät. (Helsingin Sanomat 18.8.2009.) Taloudelliset syyt yhdessä ilmastonmuutoksen kanssa ovat vähentäneet myös liikematkailua (Remes 2009, 43).

Taloukasvu ja elintason nousu eivät saa aikaan pelkästään positiivisia vaikutuksia matkailulle. Kulutuksen kasvun myötä ihmisten aiheuttamat päästöt kasvavat, ellei pystytä tehokkaammin siirtymään fossiilisten polttoaineiden käytöstä uusiutuvan energian käyttöön, vähentämään henkilöautoliikennettä ja siirtymään kertakäyttökulutuksesta voimakkaammin kohti kierrätyskulutturia. Lisääntyvät päästöt voimistavat ilmastonmuutosta, mikä lisää toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi vaikuttaen muun muassa verotukseen ja liikumisen hintaan. Maapallo ei kestä kehittyvien maiden nousemista kulutuksessa samalle tasolle, missä länsimaat tällä hetkellä ovat.

Euroopan poliittiseen ja taloudelliseen kehitykseen vaikuttavat ennen kaikkea Euroopan unioni ja talous- ja rahaliitto EMU. Euroopan unionin päämääränä on Euroopan yhdentyminen sekä taloudellisesti että sosiaalisesti. Euroopan unioniin kuului vuoden 2009 alussa 27 maata. Vuosien 2004 ja 2007 laajentumisissa Euroopan unionin jäsenmäärä lähes kaksinkertaistui ja kansalaisten määrä kasvoi lähes puoleen miljardiin. (Ruonala 2008, 66.) Euroopan unionin sisällä toteutuva ihmisten vapaa liikkuvuus tekee matkailusta helppoa unionin sisällä. Euroopan unionin laajetessa myös unionin sisäinen matkailun toimintaympäristö laajenee. Elintason nousu uusissa jäsenmaissa tulee lisäämään matkailua, mikä voi olla mahdollisuus myös Suomelle.

7.5 Ajoneuvotekniikan kehitys

Uuden teknologian hyödyntäminen kaikilla liikenteen aloilla on tärkeää (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012, 18). Teknologian kehittyminen mahdollistaa liikkumisen ja kuljettamisen hallinnan kehittämisen niitä helpottaen. Kulkuneuvojen ja infrastruktuurin teknologioiden kehittyminen lisää turvallisuutta, käyttömukavuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Energian kulutusta ja päästöjä vähentävän teknologian ennustetaan lisääntyvän tulevaisuudessa. Tällöin polttoaineen kulutus ja päästöjen määrä autoa kohden vähenee. (Puntanen et al., 2008, 23; Tienpidon linjaukset 2015. Raportti 2000, 12.) Polttokennon mahdollisuus sähkövoimalähteenä sekä vedyn hyödyntäminen ovat vielä kaukainen mahdollisuus. Hybridikäyttö tieliikenneajoneuvoissa on

sen sijaan vahvasti tulossa Euroopassa sekä myös Suomessa. (Liikennehallinnon virastouudistus. Virastoselvitys 2009, 55.)

Energian hinnan nousu vaikuttaa vaihtoehtoisten energiamuotojen kehittämiseen ja käyttöönottoon, kuten myös valtion verotus. Vaihtoehtoisten polttoaineiden (sähkö, maakaasu, alkoholit, kasviöljyt, biokaasut, vety) merkityksen ennustetaan jäävän aluksi paikalliseksi, koska kattavan polttoaineinfrastruktuurin rakentaminen on kallista. (Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025, 43-44.)

Liikenteen suunnittelussa esteettömyys on tärkeä näkökulma. Eri liikenne-
muotojen kalusto tulee suunnitella niin, että eri matkustajaryhmät voivat niissä helposti matkustaa. Esimerkiksi matalalattiaiset vaunut junissa ja linja-autoissa sekä erilaiset liikkumista helpottavat välineet tekevät matkustamisen helpommaksi etenkin vanhuksille ja huonosti liikkuville.

7.6 Tietotekniikan kehitys

Tietotekniikan ja teknologian kehitys mahdollistavat entistä yksilöllisemmän liikkumisen suunnittelun. Ihmisille voidaan tarjota ajankohtaista tietoa liikenteestä muun muassa radiovastaanottimiin, navigaattoreihin ja matkapuhelmiin ja ihmiset voivat helpommin luoda toimivia matkaketjuja. Joukkoliikenteessä uusi teknologia antaa mahdollisuuksia kutsuohjatun joukkoliikenteen, matkustajainformaation sekä logististen prosessien kehittämiseksi. (Punanen et al., 2008, 23-24).

Navigaattori opastaa perille entuudestaan tuntemattomissa ympäristöissä ja tekee matkustamisesta entistä sujuvampaa. Navigointi ominaisuus on saatavissa myös omaan matkapuhelimeen, mikä tekee siitä hyödyllisen kevyttä liikennettä käytettäessä esimerkiksi pyöräilymatkailussa. Jotkut navigaattorit osaavat hyödyntää ajantasaista liikenneinformaatiota (Älykäs liikenne 2008), jonka avulla navigaattori laskee uuden vaihtoehtoisen reitin (Destia Traffic 2009).

Puhtaan liikennetiedon lisäksi voidaan jakaa tietoa esimerkiksi keli- ja sääoloista, matkakohteiden sijainnista, vapaista yöpymispaikoista, reiteistä ja tapahtumista. Mahdollisuuksia on lukemattomia. Palveluiden tulee olla helposti kaikkien matkustajaryhmien saatavilla, mieluiten kaikki samassa paikassa sekä ulkomaisille matkailijoille ymmärrettävässä muodossa. Ongelmaksi nousee se, kuka tiedon kokoaa ja välittää eteenpäin sekä kuka toimittaa ja mitä tietoa. Jos palvelusta tulee kaupallinen, ei sen hinta saa nousta liian korkeaksi ja päivittämisen pitää olla helppoa. Matkailua palvelevia mobiilisovelluksia on tehty, mutta ne ovat koskeneet pääasiassa pieniä alueita tai yksittäisiä kohteita ja reittejä. On esimerkiksi kehitelty mobiilipalvelu, mihin on kirjattu kaikki tietyllä alueella sijaitsevat kohteet ja niiden taustatiedot. Toisenlainen esimerkki on tietylle reitille tehty opastus, missä cd:lle laitetaan ääniopastusta ja cd:tä voi kuunnella samalla kun kulkee kyseistä reittiä pitkin. (Haastatteluiden yhteenveto)

Internet on muuttanut merkittävästi matkailun toimintaympäristöä. Matkoja voi selata ja varata helposti internetissä. Jossain tapauksissa internet korvaa perinteisen myynnin kokonaan. (Kauppalehti 15.1.2007.) Sähköisen markkinoinnin ja kaupankäynnin ennustetaan kasvattavan tulevaisuudessa entisestään merkitystään (Suomen valtakunnallinen matkailustrategia 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013, 44).

Internetin välityksellä tapahtuvalla mainonnalla voidaan helpommin tavoittaa suurempi joukko ihmisiä, erityisesti ulkomaisia matkailijoita ja tiedon päivittäminen on helppoa. Puhtaan matkailutiedon lisäksi myös liikennetiedon jakamisessa internetin merkitys on suuri. Eri liikennemuotojen aikataulut tulee löytyä internetistä helposti ja vaivattomasti. Internetissä saatava keli- ja liikennetieto on myös tärkeää tietoa matkailijoille matkareitin suunnittelussa. (Haastatteluiden yhteenveto)

7.7 Suomen sisäiset toimintaympäristön muutokset ja niiden vaikutukset Läntisellä yhteistyöalueella

Suomen sisäistä toimintaympäristöä muokkaa voimakkaasti vahva alueellinen keskittyminen, johon vaikuttaa väestön, työvoiman ja tuotannon keskittyminen. Keskittyminen on pitkäaikainen kehityssuunta, jonka ennustetaan edelleen jatkuvan ja johon vaikuttavat sekä yhteiskunnalliset muutokset että globaalit ilmiöt. Muuttoliike, joka on selvästi voimistunut 1990-luvun puolivälistä lähtien, voimistaa keskittyvää aluerakennetta (Mella 2001, 29; Nivalainen 2000, 1). Eniten muuttavat nuoret opiskelijat ja työelämän alkuvaiheessa olevat. Nuorten muutto vaikuttaa sekä lähtö- että tuloalueen ikärakenteeseen pitkällä tähtäimellä. Nuorten muutto vääristää muuttotappioalueiden ikäjakaumaa ja vanhusten osuus kasvaa suhteessa muuhun väestöön. (Nivalainen 2000, 1.) Väestön ikääntyminen jatkuu voimakkaana myös muualla Suomessa (Mella 2001, 34, 45).

Läntisellä yhteistyöalueella Suomen sisäisen muuttoliikkeen osalta vuonna 2008 Uudenmaan ja Hämeen tiepiireissä tulomuutto on ollut lähtömuuttoa suurempaa ja vastaavasti Turun ja Vaasan tiepiireistä lähtömuutto on ollut voimakkaampaa kuin tulomuutto (Tilastokeskus 2008b). Ikärakennetta tarkasteltaessa iäkkäiden, yli 65-vuotiaiden osuus suhteessa koko alueen väestöön on selvästi alhaisin Uudenmaan tiepiirin alueella (13 %) (Tilastokeskus 2008a).

Vaikka muuttoliike keskittyy muutamille kaupunkiseuduille, hajautuu kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne. Ihmiset pyrkivät kauemmas keskustan ruuhkista ja hakevat maaseutumaista rauhaa taajaman ulkopuolelta. Kansainvälisesti vertailtaessa suomalaiset yhdyskunnat ovat poikkeuksellisen harvaan asuttuja. Asukastiheys on sitä alhaisempi mitä pienemmästä paikkakunnasta on kysymys. (Ojala 2003, 73.)

Kaupungistuminen ja väestön keskittyminen uhkaavat heikentää väestöään menettävien kuntien liikenteellisiä palveluja entisestään. Syrjässä sijaitseviin matkailukohteisiin on mahdotonta päästä reittiliikenteellä, mikä heikentää alueilla sijaitsevien matkakohteiden saavutettavuutta. Keinoja näiden kohteiden saavutettavuuden turvaamiseksi voisi olla kutsuohjattu joukkoliikenne sekä matkakohteiden ja liikennemuotojen yhteistyö esimerkiksi markkinoinnin ja tuotteistamisen saralla. Sitä vastoin kasvavilla seuduilla saavutetta-

vuus joukkoliikenteellä voi parantua. Kasvavilla kaupunkiseuduilla ongelmia luo kuitenkin yhdyskuntarakenteen hajautuminen, joka asettaa haasteita joukkoliikenteen toimivuudelle. Etäisyydet kaupungin sisällä kasvavat ja toiminnot eriytyvät, jolloin omasta autosta tulee yhä houkuttelevampi vaihtoehto niin matkailijoiden kuin paikallisten parissa. Lisääntyvä väestö kasvattaa myös ruuhkia, ellei ihmisiä saada käyttämään henkilöauton sijaan joukkoliikenteen palveluja. Ruuhkat vaikuttavat saavutettavuuteen muun muassa matka-ajan pidentymisenä.

Suomessa tapahtuu hallinnollisia muutoksia kuntaliitosten johdosta, jotka muuttavat kuntien toimintaympäristöä. Parhaillaan on käynnissä myös aluehallinnon uudistus, valtiohallinnon tuottavuusohjelma, valtionhallinnon virastojen tai niiden toimintojen alueellistaminen sekä liikennehallinnon virastouudistus.

7.8 Matkailijan profiili

Yksi matkailuun ja matkailuliikenteeseen vaikuttavista tekijöistä on matkailija itse. Muutoksia on havaittavissa sekä matkailijoiden profiilissa että matkailijoiden arvoissa ja asenteissa. Yhden ja kahden hengen "matkailijaryhmien" ennustetaan yleistyvän, samoin kuin yksinmatkustavien. Kahden hengen "matkailijaryhmä" koostuu sekä nuorista, lapsettomista pariskunnista sekä vanhemmista, eläkeläispariskunnista. (Vuoristo 2002, 230.) Suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle, vanhemman väestön matkustus mahdollisuudet lisääntyvät vapaa-ajan lisääntymisen myötä. Kiireisen elämänrytmin seurauksena vapaa-ajan merkitys korostuu myös työikäisillä. (Puntanen et al., 2008, 15, 25.) Väestön ikääntyminen tulee vaikuttamaan myös liikennemuodon valintaan ja käyttöön, matkan tarkoitukseen ja matkakohteen valintaan (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat 2007, 26).

Matkailijat ovat entistä omatoimisempia ja matkailijoiden halut ja toiveet eriytyvät, mikä tekee valmismatkojen järjestämisen entistä hankalamaksi. Ryhmille on helppoa räätälöidä lähes mitä tahansa sopivaan hintaan. Sitä vastoin kun yksittäisille matkailijoille tehdään erilaisia paketteja, tulee niistä monesti liian kalliita. Haasteena on myös miten paketteja markkinoidaan yksittäisille matkailijoille ja löytävätkö he sen. Omatoimimatkaajat luovat haasteen myös matkakohteille, jotka ovat tottuneet pääasiallisesti ryhmämatkalaisiin. Omatoimimatkailun ennustetaan kasvavan, mutta vastaavasti iäkkäiden ihmisten matkustus on lisääntymässä, joka puhuu valmismatkojen voimistumisen puolesta. Toisaalta vanhemmat ihmiset ovat yhä paremmassa fyysisessä kunnossa ja käyttävät yhä useammin omaa autoaan liikkumiseen. Ympäristöasiat, terveys, elämyksellisyys, turvallisuus ja hyvinvointi tulevat entistä tärkeämmiksi. Toisaalta, vaikka ympäristötietoisuus kasvaa, hinta on yleensä se mikä ratkaisee matkan valinnassa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Matkailuun ja liikennemuodon valintaan vaikuttavat ihmisten arvot ja asenteet sekä yhteiskunnassa vallitseva yleinen asenneilmapiiri. Ympäristötietoisuus, eettisyys ja ekologisuus tulevat näkymään yhä enemmän ihmisten liikkumisessa ja matkailussa, kuten myös yksilölliset elämäntavat ja valinnat. On kuitenkin vaikea ennustaa, miten ihmisten muuttuneet mielipiteet ja asenteet lopulta näkyvät matkustuskäyttäytymisessä. (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. 2007, 26; Puntanen et al., 15-16.) Vaikka yhä useampi

matkailija on huolissaan ilmastonmuutoksesta ja lentomatkustuksen vaikutuksesta ilmastonmuutokseen, matkakohteen valinnassa ratkaisevat yleensä edelleen matkakohteen kiinnostavuus ja kustannukset (Remes 2009, 43). Täysin varmoja ei myöskään voida olla mihin suuntaan mielipiteet ja arvot tulevat muuttumaan. Muutokset liikkumisessa voivat ilmetä niin kulkumuodon valinnassa, matkojen määrässä, matkojen pituudessa kuin matkojen suuntautumisessakin. (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. 2007, 26; Puntanen et al., 2008, 15-16.)

7.9 Muutosten vaikutukset eri liikennemuotojen markkinaosuuksiin

Ilmastonmuutos ja päästövähennykset sekä niistä seuraava liikkumisen kalistuminen vaikuttavat eri liikennemuotojen välisiin markkinaosuuksiin. Päästövähennykset tulevat kohdistumaan kaikkiin liikennemuotoihin, jolloin ratkaisevaksi nousee se, missä pystytään parhaiten hyödyntämään uutta tekniikkaa ja saamaan päästöjä vähenemään. Myös muut aiemmissa luvuissa esitellyt toimintaympäristön muutokset vaikuttavat omalta osaltaan eri liikennemuotojen markkinaosuuksiin.

Suomeen suuntautuvalle matkailulle, kuten myös muulle elinkeinoelämälle lento- ja laivaliikenteen huomattava hintojen nousu voi olla kriittistä. Laivaliikenteen päästömääriin vaikuttaa erityisesti kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, IMO) vuonna 2008 hyväksymä typenoksidi- ja rikkidioksidipäästöjä koskeva rajoitus. Tavoitteena on siirtyä raskaista polttoöljyistä kevyisiin polttoöljyihin, jotta saadaan vähennettyä alusliikenteen tavanomaisia typenoksidi- ja rikkioksidipäästöjä sekä alennettua laivaliikenteestä aiheutuvia hiukkaspäästöjä. Itämeren, Pohjanmeren ja Englannin kanaalin ns. erityisalueella, polttoaineen korkein sallittu rikkipitoisuus saa olla vuodesta 2015 alkaen 0,1 prosenttia ja globaalilla tasolla vuodesta 2020 alkaen 0,5 prosenttia. Siirtyminen raskaista polttoaineista kevyempiin tarkoittaa merkittävää kustannusten nousua. Polttoaineen hinnan noustessa, nousevat myös kuljetuskustannukset. (Kalli, Karvonen & Makkonen 2009, 6, 10, 34.)

Tällä hetkellä laivamatkustajat ovat tottuneet halpoihin lipunhintoihin. Risteilymatkustuksen tulevaisuudesta on erilaisia näkemyksiä. Toisaalta uskotaan, että risteilymatkustus ei tule vähentymään, vaan ennemminkin kasvattaa osuuttaan, kun taas toisaalta risteilymatkustuksen uskotaan vähentyvän. Yhtenä mahdollisuutena nähtiin amerikkalaistyyllisen risteilykulttuurin tulevan Suomeen, jolloin laivalla vietettäisiin pidempiä aikoja. Tällöin perinteisesti vahvojen risteilysatamakaupunkien lisäksi myös muut satamakaupungit tulisivat kysymykseen pysähdyspaikkoina. (Haastatteluiden yhteenveto)

Suomen maantieteellisistä erikoispiirteistä johtuen lentoliikenne on matkailullisesti tärkeää myös Suomen sisällä pitkillä reiteillä sekä syöttöliikenteenä Helsinki-Vantaalle. Viimeisen vuoden aikana lentäminen on vähentynyt voimakkaasti useimmissa maakuntakaupungeissa. Mikäli matkustajamäärät jatkavat vähenemistään Suomen sisäisessä lentoliikenteessä, reittiverkosto harvenee selvästi lähivuosina. (Tekniikka & Talous 3.4.2009.) Lentoliikenteessä tapahtuu jatkuvasti rakenteellisia muutoksia sekä yksittäisten lento-

reittien että lentoyhtiöiden osalta. Energian hinnan kehitys ja taloudellinen taantuma voimistavat muutoksia ja niiden ennakoiminen on vaikeaa.

Useat haastateltavat näkevät, että lyhyen liikenteen yhteydet voidaan hoitaa tehokkaasti ja nopeasti linja-autoilla ja junilla, joiden kanssa lento-liikenne ei pysty kilpailemaan. On esitetty arvio, että tulevaisuudessa jopa kolmasosa kentistä saatetaan lakkauttaa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Joukkoliikenteen, erityisesti junaliikenteen osuuden uskotaan kasvavan matkailuliikenteessä. Ratkaisevaa on kuinka paljon matkailijoita pystytään houkuttelemaan joukkoliikenteen käyttäjiksi ja miten paljon joukko-liikenne pystyy tarjoamaan ja kehittämään matkailijoille palveluja. Vaikka joukkoliikenteen suosion uskotaan kasvavan, ei henkilöautoliikenteen rajuun supistumiseen uskota. (Haastatteluiden yhteenveto)

Koska henkilöautoliikenne on suurin tieliikenteen päästöjen aiheuttaja, pyritään sen käyttöön vaikuttamaan monin eri tavoin. Euroopan unionissa on kehitteillä paikannukseen ja kilometreihin perustuva ympäristöperusteinen liikenneverotus, jolloin autolla ajamisesta maksettaisiin ajettujen kilometrien, ajan ja paikan mukaan. Verotus rankaisisi taajamissa ajamista ruuhka-aikana, mutta saattaisi jopa suosia reuna-alueilla ajamista, missä liikennettä ei ole paljoa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Henkilöautoliikenteeseen pyritään vaikuttamaan myös ruuhkamaksuilla, joilla pyritään ensisijaisesti parantamaan ruuhka-aikojen ja ruuhkaisten paikkojen liikennettä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009a). Helsingin seudulla on tehty selvitys kolmen erilaisen ruuhkamaksumallin vaikutuksista pääkaupunkiseudulla (ks. Anttila et al., 2009). Ruuhkamaksut vaikuttaisivat oleellisesti matkailuliikenteeseen ja parantaisivat ennen kaikkea joukkoliikenteen toimivuutta ja sen käytön houkuttelevuutta. Toisaalta omalla autolla liikkuville matkailijoille ruuhkamaksut toisivat lisämaksua. Ruuhkamaksuista tulee tiedottaa matkailijoille esimerkiksi kaupungin matkailusivuilla.

Keskeistä liikkumisen kallistumisessa on milloin tulee vastaan kipukynnys, josta enempää matkailija ei ole valmis maksamaan ja liikkuminen vähentyy radikaalisti. Tällöin lähimatkailu ja kohteet, jotka ovat suurien asutuskeskitymien ja ihmisvirtojen läheisyydessä tulevat entistä enemmän hyötymään ja päinvastoin syrjässä, joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomissa sijaitsevat pienet matkailukohteet voivat olla vaarassa hävitä kokonaan. Liikkumisen kallistumisesta johtuvat vaikutukset ovat olleet yleensä vaihteellaisia, sillä hetkellisen liikenteen taantumisen jälkeen ihmiset tottuvat nousseeseen hintaan ja muuttavat liikkumistottumuksensa takaisin ennalleen. Hinnan raju nousu tai varmuus muutossuunnan jatkuvuudesta saattaisi muuttaa toimintatapoja pysyvästi. Polttoaineen hinnan noustessa vähitellen siihen totutaan ja ehditään vähitellen muuttamaan toimintatapoja (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat 2007, 27). Energian saatavuuteen ja hintaan liittyvien epävarmuustekijöiden vuoksi liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja voimanlähteiden kehittäminen on tärkeää (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 17; Punta- nen et al., 2008, 18).

Yhteenveto:

- Matkailulle on tyypillistä nopeat ja jatkuvat muutokset.
- Matkailun kehittymiseen ovat vaikuttaneet mm. elintason nousu, vapaa-ajan lisääntyminen sekä teknologian ja tietotekniikan kehitys. Myös matkailijat itse sekä muuttuvat arvot yhteiskunnassa vaikuttavat matkailun toimintaympäristöön.
- Matkailun kehitystä on vaikea ennustaa aukottomasti, koska matkailu on sidoksissa lukuisiin luonnon- ja kulttuurinmaantieteellisiin, sosiaalisiin, teknologisiin, taloudellisiin sekä poliittis-hallinnollisiin ilmiöihin ja niissä tapahtuviin muutoksiin.
- Ilmastonmuutos muuttaa matkailukohteiden ympäristöä, vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja liikenteen hintaan ja sitä kautta ihmisten liikkumiseen.
- Ilmastonmuutoksesta aiheutuvat seuraukset tapahtuvat pitkällä aikavälillä eikä kaikkia muutoksia voida varmasti ennustaa.
- Talouden kasvu ja kehitysmaiden teollistuminen lisäävät energian globaalia kysyntää.
- Energian hinta tulee nousemaan, mutta epävarmaa on kuinka nopeaa muutos on.
- Energian saatavuudella ja hinnan kehityksellä on vaikutusta liikenteeseen ja ihmisten matkustuskäyttäytymiseen sekä liikennemuotojen suhteellisiin osuuksiin.
- Talouskasvu ja elintason nousu voimistavat matkailua.
- Taloudellinen taantuma on vähentänyt kaukomatkailua, mutta lähi- ja kotimaan matkailu on lisääntynyt.
- Teknologian kehittyminen mahdollistaa liikkumisen ja kuljettamisen hallinnan kehittämisen niitä helpottaen.
- Alueellinen keskittyminen ja väestön ikääntyminen muokkaavat Suomen sisäistä toimintaympäristöä.
- Toimintaympäristön muutokset vaikuttavat eri liikennemuotojen välisiin markkinaosuuksiin.
- Joukkoliikenteen, erityisesti junaliikenteen osuuden uskotaan kasvavan matkailuliikenteessä. Tästä huolimatta henkilöautoliikenteen rajuun supistumiseen ei uskota.

8 LIIKENNEHALLINNON KEINOT MATKAILUN EDISTÄMISEKSI

8.1 Liikennehallinnon toimintakenttä

Liikenteen sääntelyn periaatteista päätetään valtaosin Euroopan unionissa, missä ajankohtaisia teemoja ovat muun muassa sääntelyn syrjimättömyys ja läpinäkyvyys, liikennemarkkinoiden avaaminen, liikenteen turvallisuus, ympäristöhaittojen torjuminen ja matkustajien oikeuksien parantaminen (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012, 17). Ajankohtainen asia on EU:n palveluasetuksen (PSA) soveltamistapa Suomessa. Valtakunnallisista toiminnoista liikenne- ja viestintäministeriö on keskeinen liikenteen lainsäädäntöön vaikuttava toimija.

Keskeistä liikenteen suunnittelussa on liikennejärjestelmän suunnittelu ja kehittäminen yhtenä kokonaisuutena. Koska vastuu liikennejärjestelmien eri osien ylläpidosta ja kehittämisestä on jakaantunut usealle osapuolelle, tarvitaan eri toimijoiden yhteistä suunnittelua, vuorovaikutusta ja osallistumista. (Liikennejärjestelmätyn kehittäminen Tiehallinnossa 2008, 9.) Liikenteen järjestämisen ja väylien ylläpidon lisäksi matkustusinformaatio on tärkeä osa matkailuliikennettä. Matkustusinformaatiosta vastaavat monet eri toimijat, joiden välillä toimiva yhteistyö on tärkeää. (Kiiskilä 2004, 22, 109.)

Liikenteessä toimivat etujärjestöt, kuten Linja-autoliitto (LAL), Suomen Taksiliitto (STL) ja Suomen Paikallisliikenneliitto (PLL) pyrkivät vaikuttamaan julkiseen valtaan ja muihin keskeisiin sidosryhmiin siten, että liittojen jäsenet voivat harjoittaa liikennettä taloudellisesti kannattavalla tavalla. Etujärjestöt voivat vaikuttaa myös muilla keinoilla, kuten koulutuksella ja tiedottamisella asiakkaidensa toimintaan.

8.2 Liikenne- ja viestintäministeriön rooli

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on turvalliset, edulliset ja laadukkaat liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet (Valtioneuvosto 2009). Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikenteen hallinnon alalla toimivien kuuden viraston ja laitoksen tulosohtauksesta (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2009, 33).

Liikenne- ja viestintäministeriön rooli matkailun toimintaedellytysten turvaamisessa on keskeinen. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee liikennettä koskevan lainsäädännön ja ministeriön kautta tulevan joukkoliikenteen ja infrastruktuurin valtion rahoituksen. Liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii vaikuttamaan matkailuliikenteeseen ottamalla huomioon matkailun tarpeet joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen informaatiopalveluja kehitettäessä ja erityisesti huolehtimalla matkailun edellyttämästä infrastruktuurista. Ministeriön toimialaan kuuluvat myös ostopalvelut ja sääntely sekä osallistuminen matkustusinformaation kehittämiseen. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on tärkeä rooli sähköisten tiedonvälitysjärjestelmien kehittämisessä. Aluetasolla muun muassa Tiehallinnon tiepiirit hoitavat ministeriön toimialaan liittyviä tehtäviä. (Liminka & Wallin 2003, 26.)

8.3 Tiehallinnon mahdollisuudet

8.3.1 Tiehallinnon rooli

Tiehallinnon rooli liikennejärjestelmän kehittäjänä on merkittävä sekä valtakunnallisella että alueellisella tasolla (Liikennejärjestelmätyn kehittämisen Tiehallinnossa 2008, 9). Tiehallinnon tehtävänä on hallinnoida, ylläpitää ja kehittää koko maassa maanteitä ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää. Tiehallinto vastaa myös osaltaan tieliikennejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja asiantuntijatehtävistä. Tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet Tiehallinto hankkii ulkopuolisilta. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 41.)

Neliporrasperiaate toteuttaa liikennejärjestelmäajattelua tienpidon suunnittelussa. Keskeisenä periaatteena neliporrasmallissa on, että ensin selvitetään tarve ja vasta sen jälkeen mietitään keinoja vastata tarpeeseen. Ensisijaisesti pyritään löytämään keinoja, joilla vaikutetaan liikenteen kysyntään ja voidaan hyödyntää nykyistä infrastruktuuria paremmin. Kolmantena portaana ovat pienet parannukset ja viimeisimpänä keinona suuret investoinnit. (Liikennejärjestelmätyn kehittämisen Tiehallinnossa 2008, 22-24.)

Myös matkailussa tulee toteuttaa samansuuntaista ajattelumallia. Ensisijaisesti tulee pyrkiä jo olemassa olevien väylien ja reittien infrastruktuurin parantamiseen. Jo olemassa olevien reittien viitoitus, raivaukset ja rakenteet tulee saada kuntoon ja varmistaa reittien jatkuva ylläpito ja hoito ja niihin tarvittava rahoitus ennen uusien reittien suunnittelua. Matkailuinfrastruktuuriin kuuluvat sekä maa- että vesireitit ja näitä yhdistävät yhteydet ja väylät, joita tulee kehittää yhdessä toimivaksi kokonaisuudeksi. (Etelä-Pohjanmaan matkailustrategia ja toimenpidesuunnitelma vuosille 2007-2013, 24.)

Tiehallinnon roolista matkailussa on erilaisia mielipiteitä. Toisaalta Tiehallinnon roolin toivottaisiin olevan voimakkaampi, esimerkiksi matkailukohteiden liikennesuunnittelussa, koska Tiehallinto ymmärtää liikennevälineiden tarvitseman tilantarpeen. Joissain tapauksissa Tiehallinto nähdään "johtajana", eri toimijat yhteen kokoavana tahona. Toisaalta nähdään, että Tiehallinnon ei tule ottaa itselleen sellaisia toimia, jotka eivät sen ydinosaamiseen kuulu. Yhtä mieltä ollaan siitä, että yhteistyön tekeminen sekä matkailusektorilla että liikenteessä on ensiarvoisen tärkeää. Yhteistyön avulla liikennettä voidaan paremmin suunnitella kokonaisuutena. Kun toimitaan yhtenä rintamana, voidaan vaikuttaa myös paremmin poliittisiin päättäjiin ja matkailun toimintaympäristön kehittämiseen. (Haastatteluiden yhteenveto)

Tiehallinto on matkailussa uusi toimija. Tiehallinnon tulee selvittää matkailijoiden ja matkailun etujärjestöjen Tiehallintoon kohdistuvat tarpeet, millä tavalla matkailuliikenteen tarpeet poikkeavat muiden tienkäyttäjien tarpeista ja pitääkö tehdä jotain "rääätälintynä". Tiehallinto voi sujuvoittaa matkailuliikennettä kohdistetuilla toimenpiteillä, kuten tarkistamalla tiettyjen tieosuuksien laatutason ja tekemällä hoitotoimenpiteet "herkällä sormella" ennen suuria matkailuvirtoja, kuten pääsiäisenä ja hiihtoloman aikoihin. (Haastatteluiden yhteenveto)

Haastatteluissa nousi esille useita keinoja Tiehallinnon ja matkailusektorin yhteistyön tiivistämiseksi. Matkailu voidaan ottaa mukaan Tiehallinnon seminaareissa omaksi teemaksi, kuten liikenneturvallisuuspäivillä on tehty. Tiehallinto voi käydä puhumassa muiden järjestämässä seminaareissa ja vastaavasti Tiehallinnon järjestämiin seminaareihin voi kutsua vierailevia puhujia. Tiehallinnon edustajia voi olla mukana esimerkiksi matkamessuilla tai muissa alueellisissa matkailutapahtumissa esittelemässä Tiehallinnon palveluita matkailijan näkökulmasta. (Haastatteluiden yhteenveto)

8.3.2 Tienpidon lähtökohdat

Maantielaki (2005/503) luo reunaehdot tienpidolle, tieverkon kehittämiselle ja sen ylläpidolle. Tienpidon lisäksi Tiehallinnon vastuulla olevia palveluita ovat levähdyspaikat palveluineen, viitoitus ja opastusmerkinnät, museokohteiden (esim. sillat ja tiet) merkintä ja ylläpito sekä matkailutiet. Maantielain lisäksi Tiehallinnon toimintaa ohjaavat liikennepolitiikka sekä Tiehallinnon omat tavoitteet, visiot (kuva 19) ja niitä tukevat strategiat. (Nevalainen 2007, 13.)

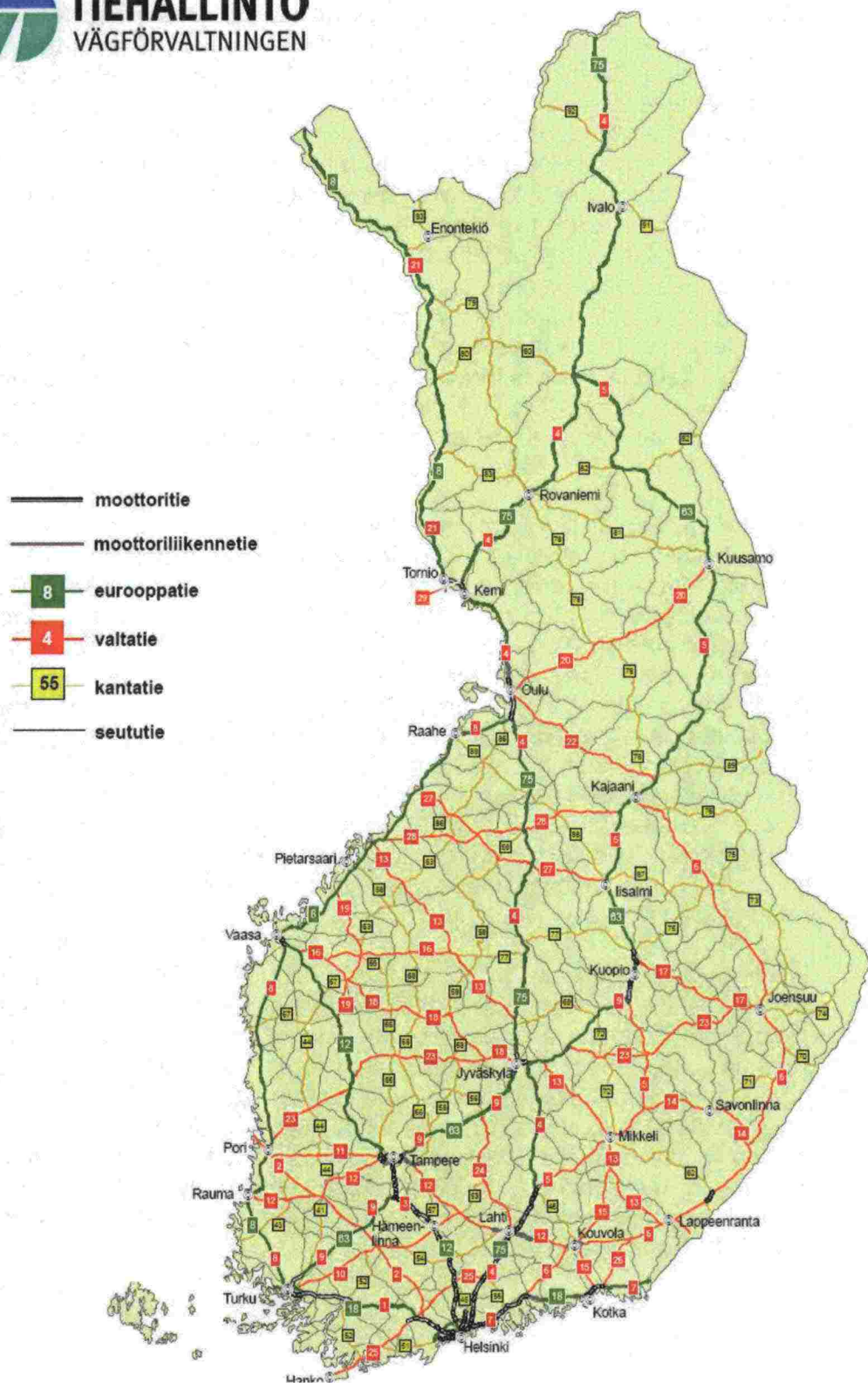


Kuva 19. Tiehallinnon visio.

Tiehallinnon toiminnan lähtökohtana ovat tien käyttäjien eli asiakkaiden tarpeet, mitkä ohjaavat entistä enemmän tienpitoa ja sen suuntaamista (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2013 2008, 10, 19). Matkailusektorin osalta Tiehallinnon asiakkaana on matkailuelinkeino, matkailijaa ja loppukäyttäjää unohtamatta (Liminka & Wallin 2003, 20-21). Tiehallinto selvittää tienpidon tarpeet yhteistyössä kuntien ja maakuntaliittojen sekä alueen asukkaiden kanssa. Tiehallinto osallistuu maakuntasuunnitelmien ja -ohjelmien, niiden toteuttamissuunnitelmien sekä maakunta-, yleis- ja asemakaavojen laadintaan. Tiehallinto osallistuu myös liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadintaan ja ympäristöyhteistyöhön. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2013 2008, 10, 19.) Tiehallinnon harjoittama yhteistyö kuntien ja maakuntien kanssa on tärkeää, jotta liikenne ja maankäyttö voidaan sovittaa entistä paremmin yhteen. Liikenteen ja maankäytön paremmalla yhteensovittamisella voidaan ratkaisevasti vaikuttaa liikenteen tarpeeseen ja sitä kautta vähentää liikenteessä syntyviä kasvihuonekaasupäästöjä. Myös yhteistyö muiden liikennemuodoista vastaavien kesken on oleellista eheän ja toimivan liikennejärjestelmän aikaansaamiseksi. (Tienpidon linjaukset 2015. Raportti 2000, 23.)

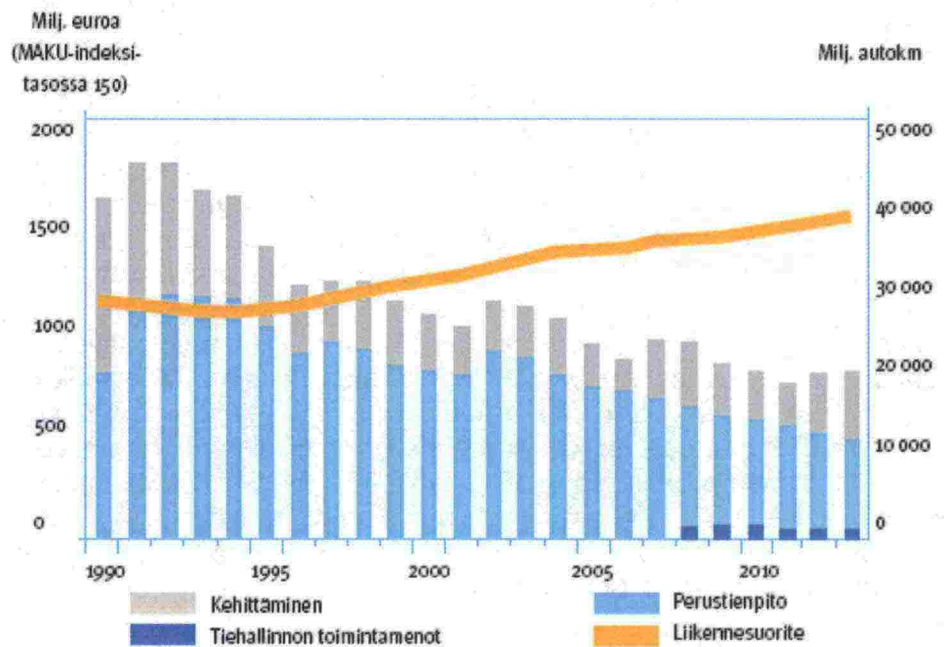
Tieverkko käsittää sekä Tiehallinnon vastuulla olevat maantiet että kaupunkien katuverkon ja yksityistiet. Koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä, josta maantieverkon osuus on noin 78 000 kilometriä eli noin 20 prosenttia. Kaupunkien katuverkon osuus on 26 000 kilometriä ja yksityisten teiden osuus noin 350 000 kilometriä. (Tiefakta 2009, 18.) Maantiet on jaettu verkollisen aseman ja käyttötarpeen mukaan valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin (kuva 20). Valta- ja kantateitä nimitetään myös pääteiksi. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2013. Tiehallinto 2008a, 7.) Valtatiet palvelevat valtakunnallista liikennettä ja yhdistävät maakunnat toisiinsa. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien sisäistä liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja yhdistävät ne valta- ja kantateihin. Matkailija voi joutua käyttämään matkansa aikana jokaisen tason teitä, jolloin yleensä matkan heikoimman lenkin myötä muodostuu mielikuva koko matkasta.

Läntisellä yhteistyöalueella on lähes 31 000 kilometriä yleistä tietä, mikä vastaa 40 prosenttia koko maan osuudesta. Autokannan osuus on 64 prosenttia koko maan autokannasta. Liikennesuorite vuodessa on yli 18 000 miljoonaa kilometriä, joka on 60 prosenttia koko maan vuosittaisesta liikennesuoritteesta. Tieliikenteen ennustetaan lisääntyvän vuoteen 2013 mennessä noin kahdeksan prosenttia, mutta kasvu ei jakaudu tasaisesti. Liikenteen kasvu tulee olemaan voimakkainta Uudenmaan, Pirkanmaan, Kanta-Hämeen ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa. Muuttotappioalueiden yhdysteillä liikenne voi samanaikaisesti vähentyä yli 10 prosenttia. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2013. Tiehallinto 2008a, 7.)



Kuva 20. Tieverkko (Tiehallinto 2009c).

Samaan aikaan kun liikenteen määrä kasvaa tienpitoon suunnatut määrärahat ovat laskeneet (kuva 21). Suurin osa tiepiirien perustienpidon rahoituksesta kohdistuu ylläpitoon ja korjaukseen sekä tiestön hoitoon. Uudenmaan tiepiirissä ylläpidon ja hoidon osuus on 73 prosenttia, Hämeessä 91 prosenttia, Turussa 90 prosenttia ja Vaasassa 87 prosenttia koko tienpidon rahoituksesta.



Kuva 21. Tienpidon määrärahat 1990-2013 sekä liikennesuoritteiden kehitys (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2013, 20).

8.3.3 Liikkumisen ja liikenteen hallinta

Liikkumisen hallinnan keinoin pyritään vaikuttamaan ihmisten liikkumiseen ennen matkaa. Tarkoituksena on kestävästi liikkumisen eli joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistäminen, johon pyritään muun muassa tiedollisen ohjauksen ja markkinoinnin keinoin sekä kehittämällä eri kulkutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavia palveluita. (Donner et al., 2008, 6.) Tiehallinto voi vaikuttaa matkailijoiden liikkumiseen ja liikennemuodon valintaan maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutteisella suunnittelulla, vaikuttamalla matkailijoiden asenteisiin ja tottumuksiin sekä kulkumuodon valintaan muun muassa hinnoittelulla, parantamalla kestävien kulkutapojen käytettävyyttä ja houkuttelevuutta, tehostamalla olemassa olevien liikenneverkkojen kapasiteetin käyttöä, parantamalla joukkoliikenteen, kevyen liikenteen sekä liityntäliikenteen infrastruktuuria sekä parantamalla kestävien kulkumuotojen ja liikenteen hallinnan infrastruktuuria suurten tieinvestointien yhteydessä. (Tiehallinnon keinoja liikenteen kysynnän hallinnassa. Selvitys läntisellä yhteistyöalueella 2009, 11.)

Liikenteen hallinnan peruspalveluilla tuetaan ensisijaisesti ihmisten jokapäiväistä liikkumista ja elinkeinoelämän kuljetusten turvallisuutta ja sujuvuutta. Tiehallinnon tehtäviin kuuluu tuottaa joko itse tai alihankintoina liikenteen hallinnan viranomaispalveluita, jotka ovat kaikkien tienkäyttäjien saatavilla maksutta. Viranomaispalveluihin kuuluvat liikenteen ohjaus, liikenteelle tiedottaminen tieverkon liikennöitävyys- ja turvallisuusriskeistä, liikennehäiriöihin liittyvä viranomaisyhteistyö sekä tienpidon tukipalvelut. Liikenteen hallinnan lisäarvopalvelut ovat käyttäjän tarpeisiin räätälöityjä tietopalveluita, joiden pääasiallisia tuottajia ovat kaupalliset toimijat. (Liikenteen hallinnan palvelustrategia 2006, 12.)

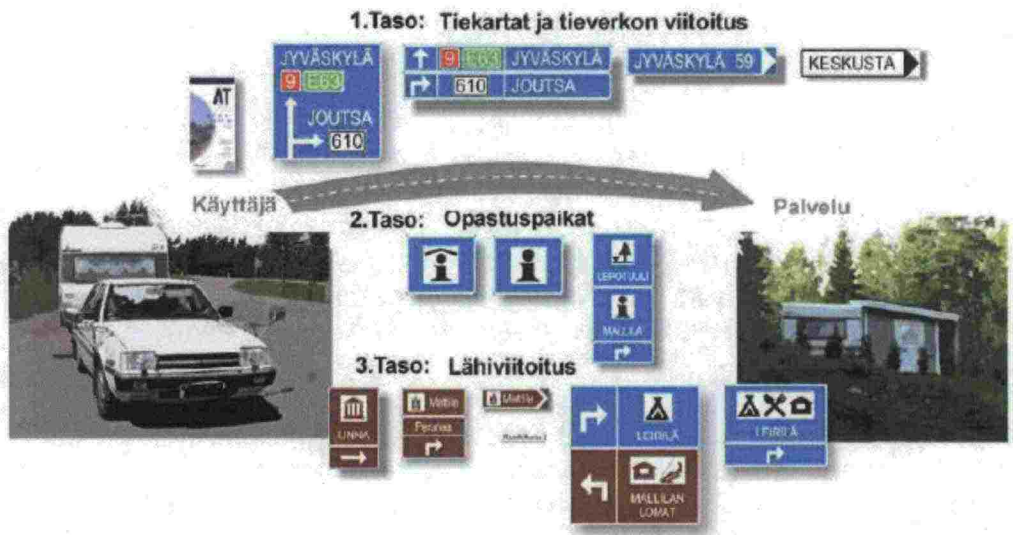
Liikenteen hallinnan perusedellytyksenä on liikenteen ja kelin korkeatasoinen seuranta (Pääkaupunkiseudun pääväylien telematiikka. Toimepidesuunnitelma 2007-2015 2006, 36). Tiehallinto kerää ajantasaista liikennetietoa liikennemääristä ja nopeuksista, matka-ajasta, sujuvuudesta, liikenteen häiriöistä sekä tiesäästä ja keliolosuhteista. Ajantasaista sää- ja liikennetietoa välitetään muun muassa radioasemille ja lisäarvopalveluiden tuottajille sekä Tiehallinnon omille internetsivuille (www.tiehallinto.fi/alk). Matka-aikatietoa kerätään pääkaupunkiseudun lisäksi tärkeimmillä pääteillä sekä suurimpien kaupunkiseutujen vilkkaimmilla tieosuuksilla. Matka-aikatiedot kootaan keskitettyyn palveluun, Digitraffiin (www.tiehallinto.fi/digitraffic), josta kaupalliset tietopalvelujen tuottajat voivat niitä hankkia maksutta ja hyödyntää omissa palveluissaan. (Digitraffic - tietopankki tieliikenteen palvelujen kehittäjille 2008.) Tiehallinto välittää tietoa myös tietöistä ja niiden vaikutuksista liikenteeseen sekä ottaa tietöiden aikatauluissa huomioon suurten tapahtumien aiheuttamat liikennevirrat.

Liikenteen telematiikka on yksi liikenteen hallinnan keinoista. Esimerkkejä telemaattisista järjestelmistä ovat kelin ja sään mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset, informaatiotaulut ja kameravalvonta. Joukkoliikenteessä telematiikkaa voidaan hyödyntää älykkäissä informaatio- ja maksujärjestelmissä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009b.) Informaatiotauluja, joiden kautta välitetään ajantasaista tietoa kelistä, liikenteestä ja häiriöistä, käytetään vilkkaasti liikennöidyillä tieosuuksilla. Keli- ja liikennetiedon lisäksi informaatiotaululla voidaan ilmoittaa muun muassa jäljellä oleva matka-aika johonkin tiettyyn kohteeseen, kuten lentoasemalle tai opastaa autoilija vaihtoehtoiselle reitille tai liityntäpysäköintiin (Tiehallinnon keinoja liikenteen kysynnän hallinnassa. Selvitys läntisellä yhteistyöalueella 2009, 40). Kutsuohjattu joukkoliikenne tarvitsee kehittyneellä tavalla toimiakseen monia telematiikan muotoja.

Matkailijan kannalta on tärkeää saada ajantasaista tietoa liikenteen poikkeustilanteista, kuten onnettomuuksista ja ruuhkista sekä muuttuvista keliolosuhteista. Tällöin matkailija voi valita uuden, vaihtoehtoisen reitin tai mahdollisuuksien mukaan muuttaa matkustustapaa tai -päivää. Olennaista on, että matkailija ei jää epätietoiseksi mistä häiriötilanne johtuu. Ajantasaisen tiedon saaminen myös joukkoliikennepalveluista on matkailijan näkökulmasta tärkeää. Kun matkustajille informoidaan mahdollisista häiriötilanteista joukkoliikennereiteillä ja yhteyksien aikataulumuutoksista tai muista mahdollisista poikkeustapauksista voi matkailija paremmin suunnitella omaa aikatauluaan ja tehdä vertailua eri liikennemuotojen ja joukkoliikenneyhteyksien välillä.

8.3.4 Opastus ja viitoitus

Toimivalla ja informatiivisella opastuksella ja viitoituksella voidaan parantaa matkailukohteiden saavutettavuutta. Tiehallinto vastaa opastusjärjestelmän luotettavuudesta ja ajantasaisuudesta yleisten teiden osalta ja kunnat katuverkon ja yksityistieverkon osalta (Keski-Luopa, Orava & Saarlo 2004, 21). Opastusjärjestelmä on kolmitasoinen (kuva 22). Ensimmäisellä tasolla tarkoitetaan tiekarttaa ja tieverkon viitoitusta, joiden avulla matkailija suunnistaa haluttuun kohteeseen. Halutessaan matkailija voi suunnistaa opastuspaikalle, mistä saa monimuotoisempaa ja tarkempaa tietoa lähiympäristön palveluista ja kohteiden sijainneista. Kolmas taso on lähiviitoitus, joka tarkoittaa osoitejärjestelmää tukevia tien- ja kadunnimikilpiä sekä lähi-paikkallis- ja erityiskohteita osoittavia tienviittoja, jotka ohjaavat matkailijan perille kohteeseen. (Palvelukohteiden viitoitus 2007, 19.)



Kuva 22. Opastusjärjestelmän kolmitasoinen rakenne (Palvelukohteiden viitoitus 2007, 19).

Palvelukohteiden viitoitukseen vaikuttaa kohteessa olevien toimintojen määrä ja laatu sekä kohteen synnyttämä liikennemäärä, sijainti ja lähialueen muiden viitoitettavien palvelujen määrä sekä kohteen vetovoimaisuus. Yleisenä kriteerinä on, että mitä pienempi kohde sitä lähemmäksi opastus sijoitetaan. (Palvelukohteiden viitoitus 2007, 21, 22.) Opasteiden ymmärrettävyyden johdosta opasteissa tulee pyrkiä käyttämään yleisiä symboleja ja tekstinä yksikielisiä erisnimiä (Keski-Luopa et al., 2004, 21). Suomessa tieliikenneasetuksen (1982/182) 20 §:ssä on säädetty kaikki virallisissa liikennemerkeissä sallitut tunnuksat. Opastusmerkkien pohjaväri on pääsääntöisesti sininen ja teksti valkoinen. Ruskea pohjaväri ja valkoinen teksti osoittavat vapaa-ajan matkailuun tarkoitettuja palveluita.

Kohteesta on löydyttävä vähintään opastusmerkissä esitetyt palvelut (Palvelukohteiden viitoitus 2007, 21). Kausiluonteista palvelua tarjoavien toimijoiden tulee peittää tai poistaa opasteet silloin, kun palvelua ei tarjota. Matkailijan luottamus opastusjärjestelmään heikkenee, jos matkailija saa kokea toistuvasti opastuksen virheistä johtuen pettymyksiä matkailupalveluiden saatavuuden tai laadun suhteen. (Keski-Luopa et al., 2004, 21.)

Opastuksessa tulee ottaa huomioon vieraspaikkakuntalaiset. Liikuttaessa vieraassa tai vähemmän tutussa ympäristössä matkailija tarvitsee opasteita erilaisista asioista kuin paikalliset asukkaat, joille matkasuunnat ovat yleensä itsestään selvyyksiä (Nevalainen 2007, 65).

Opastuksen tulee olla loogista ja osoittaa jotain suuntaa, kaupunkia tai kuntaa. Välillä virallisten opastuksen reittejä kritisoidaan. Opastusta toivotaan suurten kaupunkien lisäksi myös pienemmille paikkakunnille. Ongelmallisena nähdään ohitusteiden rakentaminen taajamien ohi, jolloin matkailijat samalla ohittavat keskustaajaman palvelut. Opastuksella tulisi tehokkaammin ohjata matkailijoita poikkeamaan keskustaan palveluiden äärelle. (Haastatteluiden yhteenveto)

Opastus koetaan usein liian jäykäksi, mutta sen tulee kuitenkin olla säänneltyä, jotta tienvarteen ei synny "viittaviidakkoa". Viralliset opasteet antavat matkailukohteesta laadukkaamman kuvan kuin itse tehdyt mainokset. Monenkirjava opastus ja luvattomat tienvarsimainokset voivat turruttaa tiellä liikkujan huomion, vaikeuttaa haluttujen opasteiden havaitsemista ja luoda liikenneturvallisuusriskin. Toisaalta tienvarsimainokset antavat matkailijoille lisäinformaatiota. (Haastatteluiden yhteenveto)

Valtaosa tievarsimainoksista (85-90 prosenttia) on luvattomia (Palvelukohteiden opastus ja tienvarsimainonta 2007). Lähtökohtaisesti maantielain 52 §:n mukaan tienvarsimainonta on kielletty. Tiehallinto voi myöntää poikkeuksen kiellosta, jos mainosta on pidettävä liikenteen opastuksen tai matkailun kannalta tai muusta vastaavasta syystä tarpeellisena. Tienvarsimainonnan tulee sopia ympäristöön eikä se saa vaarantaa liikenneturvallisuutta. (Tienvarsimainonta. Toimintalinjat 2006, 13-14; Palvelukohteiden opastus ja tienvarsimainonta 2007, 5.)

Vaikka opastuksessa koetaan olevan vielä puutteita, on opastuksen taso parantunut vuosien mittaan. Tähän ovat vaikuttaneet muun muassa lupa-asoiden keskittäminen sekä alueellisten opastussuunnitelmien laatiminen. Muutamassa haastattelussa nousi esille myös muita mahdollisia kehittämisideoita, kuten symbolien ja värien laajempi käyttö. (Haastatteluiden yhteenveto)

Tiehallinto laatii alueelliset opastussuunnitelmat sidosryhmäyhteistyönä, jonka kautta saadaan kokonaisvaltainen kuva alueen opastusjärjestelmän nykytilasta ja mahdollisista muutostarpeista (Palvelukohteiden viitoitus 2007, 9; Palvelukohteiden alueellisen opastussuunnitelman laatiminen 2007, 11).

Vaikka opastuksen kehittämiseksi on tehty paljon, nähdään, että opastuksen tiimoilta tulee antaa enemmän tietoa ja käydä enemmän vuoropuhelua Tiehallinnon ja matkailuyrittäjien kesken. (Haastatteluiden yhteenveto)

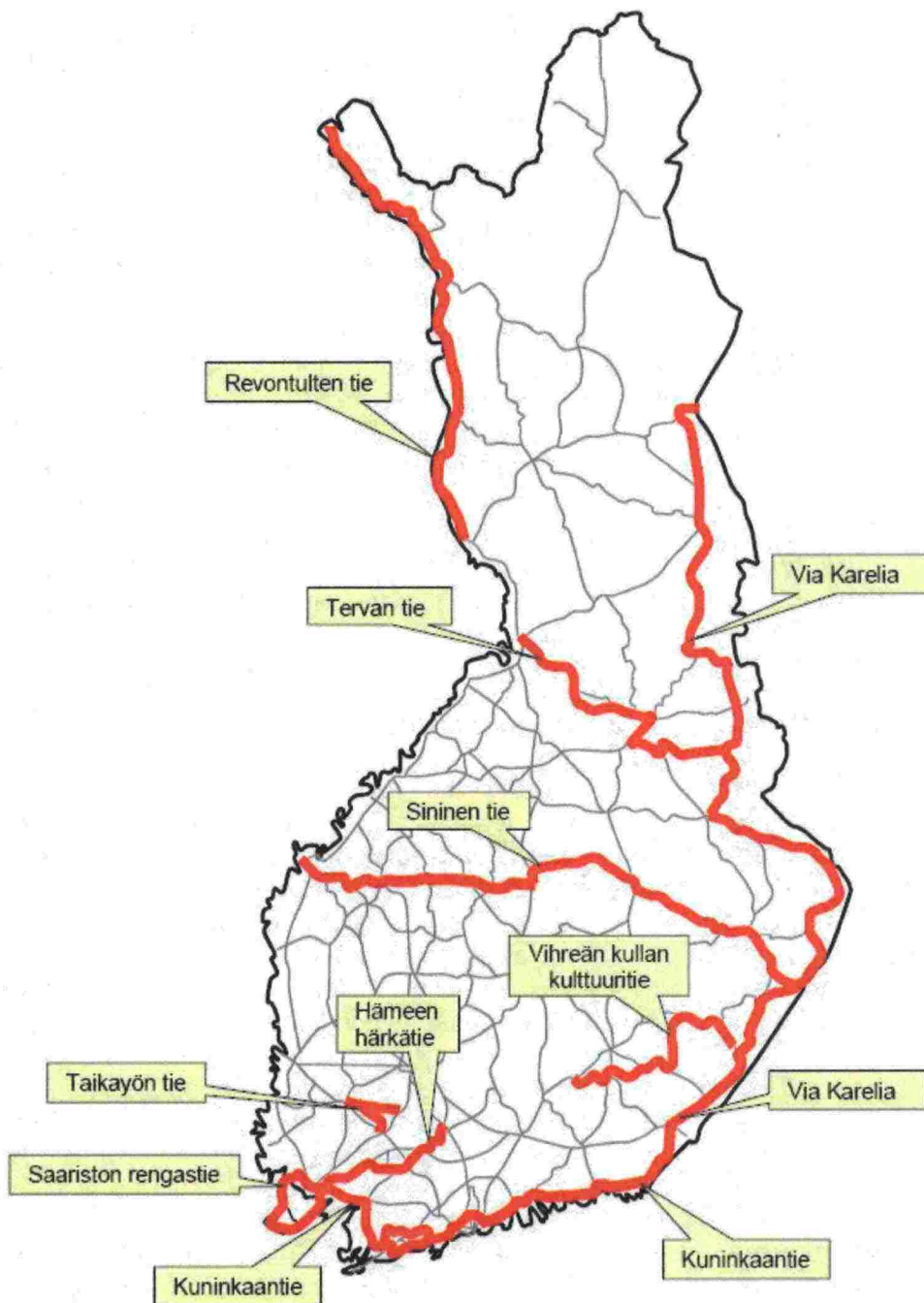
Perinteisten, maastossa olevien opasteiden lisäksi matkailijalle on mahdollista välittää ajantasaista paikka-, liikenne- ja säätietoa erilaisilla sähköisillä palveluilla kuten navigaattoreilla, suoraan matkapuhelimeen, tienvarren vaihtuvilla opasteilla tai radiokanavien kautta (Nevalainen 2007, 66).

Sähköisen opastuksen merkitys nähdään perinteistä opastusta täydentävänä. Vaikka sähköisen opastuksen rooli koko ajan kasvaa, ei perinteistä opastusta voi unohtaa kokonaan. Sähköinen opastus antaa rajatomat mahdollisuudet matkailuliikenteessä. Puhtaan liikennetiedotuksen lisäksi sähköisesti voi välittää tietoa muun muassa matkailukohteiden sijainnista, ajankohtaisista tapahtumista tai vapaista majoituspaikoista. Ajankohtainen sähköinen opastus vaatii paljon päivittämistä. Joissain tapauksissa ennen matkaa hankittu tieto nähdään tärkeämpänä kuin perinteinen opastus. Tällöin maastossa olevien opasteiden rooli on toimia jo valmiiksi suunnitellun matkareitillä pysymisen apuna, eivätkä ne niinkään johda spontaaneihin päätöksiin poiketa jossain tietyssä kohteessa. Toisaalta nähdään, että matkailijat tekevät matkan aikana, etenkin kesäisin spontaaneja reittivaihtoja, jolloin maantien varressa olevan opastuksen ja muun matkan aikana saadun tiedotuksen merkitys kasvaa. (Haastatteluiden yhteenveto)

8.3.5 Matkailutiet ja tiemuseokohteet

Tiehallinto myöntää lupia matkailuteiden viitoittamiseen viideksi vuodeksi kerrallaan. Matkailuteiden merkitsemisen suunnittelu ja toteutus sekä matkailutiemerkkien ylläpito ja mahdolliset poistamiset sekä näistä aiheutuvat kustannukset ovat luvansaajan vastuulla (Matkailuteiden määrittely. Periaatteet 2004, 19). Matkailutien perustamisen taustalla ovat yleensä taloudelliset syyt. Matkailuteiden ja -reittien toivotaan houkuttelevan lisää matkailijoita ja lisäävän matkailijoiden viipymää ja matkailuteiden käyttöä sekä olevan houkutin erilaisten palvelujen järjestämisessä. (Nevalainen 2007, 16.)

Haastatteluissa nousi esille, että matkailijoita ei kiinnosta niinkään itse tie, vaan tien varrella olevat palvelut ja maisemat ja siitä syntyvä kokonaisuus. Osa matkailuteista on saatu toimimaan hyvän tuotteistuksen sekä taustatyön ja -organisaation voimin, kun taas toiset ovat jääneet näkymättömämmiksi. Hyvänä esimerkkinä matkailutiestä muutamissa haastatteluissa nousi esille Hämeen härkätie, mihin on koulutettu muun muassa omia oppaita. Opastusta toivotaan tarjottavan myös sähköisessä muodossa esimerkiksi suoraan matkapuhelimeen tai navigaattoriin. Tällä hetkellä matkailuteitä kuljetaan pääosin henkilöautoilla. Matkailuteiden hyödyntämistä ryhmämatkailussa ja joukkoliikenteessä tulee hyödyntää tehokkaammin. Toisaalta nähdään, että matkailutiet ovat erittäin kysyttyjä, mutta niiden tarjoamia mahdollisuuksia ei hyödynnetä tarpeeksi. Toisaalta uskotaan, että matkailutiet ja muut erikoistiet, kuten museotiet ovat suosittuja vain alan harrastajien keskuudessa. Matkailuteistä pitää olla olemassa kartasto ja opaskirja, jotta tiellä osaa liikkua ja löytää mielenkiintoiset kohteet. Ongelmana on, että matkailuteitä kehitetään yleensä hankerahoituksella ja kun rahoitus loppuu, on vaarana, että kiinnostus matkailutien kehittämiseen samalla loppuu. (Haastatteluiden yhteenveto)

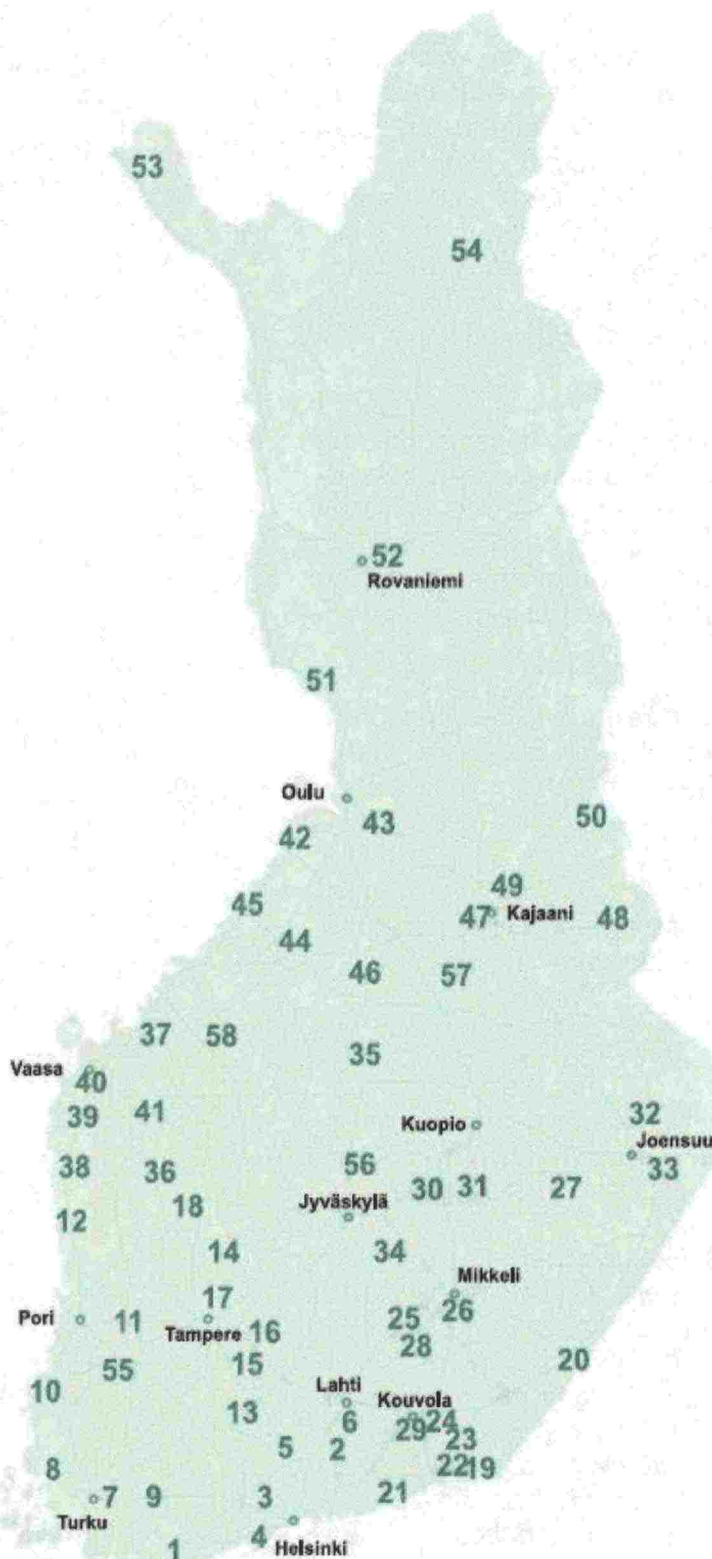


Kuva 23. Suomen viralliset matkailutiet.

Tiehallinnon toimialaan kuuluvat myös museoteiden ja -siltojen merkintä ja ylläpito (kuva 24). Museoteiden ja -siltojen ominaispiirteet pyritään säilyttämään hienovaraisella kunnossapidolla, eikä teitä oikaista tai mäkiä tasata, jos turvallisuus pystytään muuten takaamaan (Tiehallinto 2008a).

Tiehallinnon virallisista matkailuteista on ilmestynyt yhteinen esite keväällä 2009, jossa esitellään kaikki matkailutiet ja reitin varrella sijaitsevat nähtävyydet, palvelut ja matkailuinfopisteet. Myös museotiet ja -sillat on esitelty kyseisessä esitteessä (ks. Suomen matkailutiet 2009).

LIIKENNEHALLINNON KEINOT MATKAILUN
EDISTÄMISEKSI



1. Fagervikintie eli Suuri Rantatie, Inkoo
2. Tuusulanjärven Rantatie, Tuusula
3. Espoonkartanon silta, Espoo
4. Vämäsän silta, Kirkkonummi
5. Myllysilta, Nurmijärvi
6. Tönnön silta, Orimattila
7. Vanhalinnantie eli Hämeen Härkätie, Lieto
8. Muntin silta, Taivassalo
9. Halikon vanha silta, Halikko
10. Lapijoen silta, Eurajoki
11. Tulkkilan silta, Kokemäki
12. Lankosken silta, Merikarvia
13. Porras - Renko -tie eli Hämeen Härkätie, Loppinen ja Renko
14. Kuru - Ruovesi -tie, Ruovesi
15. Mierolan silta, Hattula
16. Alvettulan silta, Hauho
17. Aunessilta, Tampere
18. Markkulan silta, Kihniö
19. Tallimäki - Virojoki -tie eli Suuri Rantatie, Vehkalahti ja Virolahti
20. Niskapietiläntie, Ruokolahti ja Rautjärvi
21. Savukosken silta, Pyhtää ja Ruotsinpyhtää
22. Salmen silta, Vehkalahti ja Hamina
23. Mullinkosken silta, Vehkalahti ja Hamina
24. Keskkikosken silta, Anjalankoski
25. Kuortti - Miekansalmi -tie eli Suuri savontie, Pertunmaa
26. Porrassalmentie, Mikkelin mlk
27. Enonkosken silta, Enonkoski
28. Virransalmen silta, Mäntyharju
29. Korian silta, Kouvola ja Anjalankoski
30. Toholampi - Hankavesi -tie, Rautalamppi
31. Nikkilänmäentie, Leppävirta
32. Voman tie, Eno
33. Haaraajoen silta, Tuupovaara
34. Viherin silta, Joutsa
35. Heinäajoen silta, Pihlajavesi
36. Kyrönkankaan kesätie, Kauhajoki
37. Minnestödsintie, Oravainen
38. Närpes Nybro, Närpiö
39. Harrströmin silta, Korsnäs
40. Tuovilan silta, Mustasaari
41. Perttilän silta, Isokyrö
42. Pattijoen silta, Pattijoki
43. Ponkilän silta, Muhos
44. Savisilta, Ylivieska
45. Etelänkylän Isosilta, Pyhäjoki
46. Saviselkä - Piippola -tie, Kärsämäki ja Piippola
47. Paltaniementie, Kajaani
48. Tervasalmen silta, Kuhmo
49. Möykkysenjoen silta, Ristiäri
50. Raatteentie, Suomussalmi
51. Simonkyläntie, Simo
52. Saarenputaan silta, Rovaniemen mlk
53. Ahdaskurun silta, Enontekiö
54. Magneettimäki, Inari
55. Huovintie, Köyliö
56. Koiviston paikallistie, Äänekoski
57. Männikön silta, Sonkajärvi
58. Mattilan silta, Alahärmä

Kuva 24. Museotiet ja -sillat.

8.3.6 Muut maisemallisesti kauniit tiet

Virallisten matkailu- ja museoteiden lisäksi Suomessa on paljon muita maisemallisesti kauniita tieosuuksia, joita toivotaan nostettavan enemmän esille ja tarjottavan vaihtoehtona pääreiteille. Tiehallinto voisi antaa vaihtoehtoisia reittejä muissakin tapauksissa kuin vain ruuhkia tai muita häiriötilanteita vältettäessä. Samalla hajautettaisiin liikennettä useammalle reitille ja ehkäistäisiin ruuhkien syntymistä. Maisemallisesti kauniilla tieosuuksilla tulisi kiinnittää erityistä huomiota maiseman kunnossapitoon, koska kauniit ja vetovoimaiset tiet, joiden varrella on paljon nähtävää ja koettavaa, vetävät matkailijoita puoleensa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Maisematiellä tarkoitetaan maisemallisesti kaunista tietä. Maiseman kauneus on hyvin subjektiivinen käsite, koska jokainen kokee maiseman yksilöllisesti. Maisematien käsitettä on pyritty määrittelemään muutenkin kuin vain kauniiden maisemien pohjalta. (Matkailuteiden määrittely. Periaatteet 2004, 17.) Tuominen ja Yli-Jaman (2005, 40) katsovat, että maisematie pitää sisälleen suhteellisen hitaan tien, josta avautuu tielläliikkujalle huikaisevan kauniita näkymiä ympäröivään maisemaan.

Tällä hetkellä maisemallisesti kauniita tieosuuksia markkinoidaan jonkin verran aluetasoilla, kuten maakunnissa. Valtakunnallisesti maisemateiden markkinointi on hankalampaa, juuri maisematien määrittelyn vaikeuden takia. (Haastatteluiden yhteenveto)

Tiehallinto tarjoaa omilla sivuillaan tietoa matkan suunnittelua ja reitin valintaan varten. Tietoa on tarjolla muun muassa tiesäästä, keli- ja liikennehäiriötilanteista, matkailu- ja museoteistä sekä levähdysalueista.

8.3.7 Tienvarsipalvelut

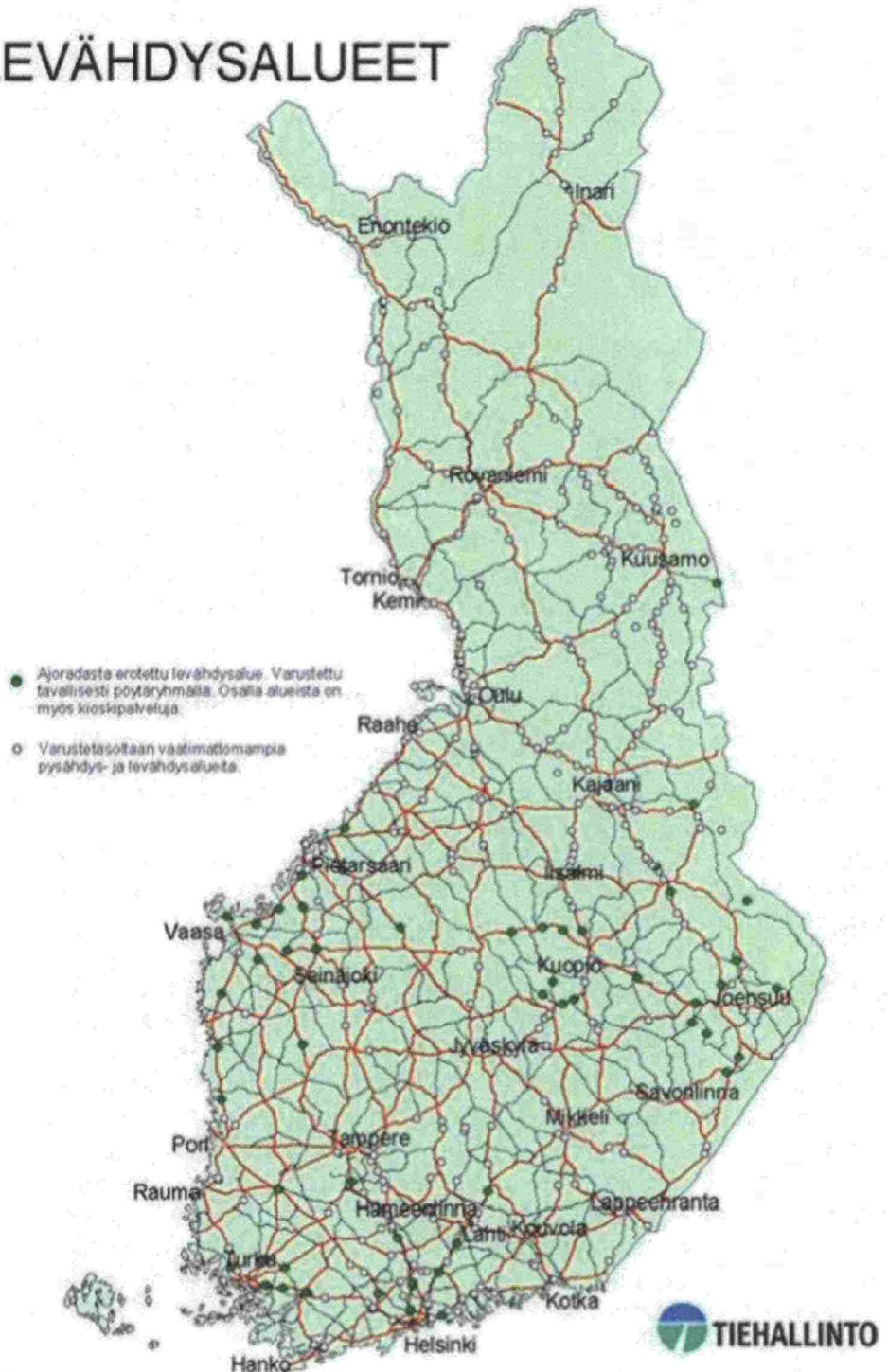
Tiehallinto ylläpitää levähdys- ja pysäköimisalueita, joita täydentävät yksityisten ylläpitämät huoltoasema- ja muut kaupalliset palvelut (kuva 25). Tiehallinto tarjoaa tietoa levähdysalueiden sijainneista omilla internetsivuillaan.

Levähdysalueita kaivataan maisemallisesti kauniille paikoille, kuten järvien rannoille. Varustelutasoltaan levähdysalueilta ei vaadita paljoa. Toiset kaipaavat vain istumapaikkoja ja roskista, kun taas toiset haluaisivat alueelle myös WC:n tai pienen kioskin. Lähelle muuta kaupallista toimintaa ei levähdysalueita tule sijoittaa. Levähdysalueiden määrästä on erilaisia näkemyksiä. Toiset ovat tyytyväisiä tämän hetkiseen lukumäärään, toiset kaipaavat lisää ja kolmantena näkemyksenä on, että levähdysalueita "ei ihan jokaisen järven rannalla tarvitse olla". Levähdysalueilla ovat opastustaulut ja niiden sisältämä informaatio nähdään tärkeänä. (Haastatteluiden yhteenveto)

Matkan suunnittelun kannalta on hyvä tietää missä levähdysalueita on. Talvisin levähdysalueiden käyttö on vähäisempää ja joitain levähdysalueita aurataan vain raskasta liikennettä varten. Olemassa olevat levähdysalueet tulisi kartoittaa, jotta saadaan tietoa mitkä levähdysalueista ovat matkailijan kannalta tärkeitä. (Haastatteluiden yhteenveto)

Suurimpana ongelmana levähdysalueilla on roskaaminen ja ilkivalta. Levähdysalueiden siisteyttä voisi pitää kesäisin yllä nuorisotyönvoimin. Levähdysalueiden siivoukseen kuluvat rahat voitaisiin käyttää ennalta ehkäisevään työhön, jolloin levähdysalueiden siisteyttä saataisiin parannettua ja houkuttelevuutta lisättyä. Joissain tapauksissa kännykkäväessat nähdään hyvänä mahdollisuutena vähentää vessoihin kohdistuvaa ilkivaltaa. (Haastatteluiden yhteenveto)

LEVÄHDYSALUEET



Kuva 25. Levähdysalueet (Tiehallinto 2009b).

8.3.8 Tienvarsimaisema ja -taide

Hyvin hoidettu tienvarsimaisema ja kauniit taideteokset tien varrella luovat siistin vaikutelman tiestä ja sen ympäristöstä. Hyvin hoidettu tienvarsimaisema parantaa myös liikenneturvallisuutta ja avartaa tieltä avautuvia näkymiä. Tienvarsimaisemaa siistimällä voidaan tuoda esille kauempana siintäviä kulttuurimaisemia. Näkyvyyden parantuessa myös liikenneturvallisuus paranee. Autoilija voi tehdä havaintoja pidemmälle tien vartta pitkin, mikä auttaa muun muassa hirvieläinten havaitsemisessa. (Pettersson & Seppälä 2006, 5-6.)

Liikenneturvallisuuksista taideteoksia suositellaan sijoitettavan levähdys- ja pysäköimisalueille, jolloin matkailija voi rauhassa tutustua teoksiin lähietäisyydeltä. Taideteoksia on sijoitettu muun muassa kiertoliittymiin, kallioleikkauksiin, alikulkutunneleihin ja yksittäisiin tieluiskiin. Lupa tienvarsitaiteelle on aina saatava Tiehallinnolta, mutta rahoitus tulee kunnalta tai muilta taiteen rahoittajilta. (Taide tiestöllä -ohjeistusta.)

Tienvarsien kunnossa pitämiseksi joillain alueilla on tehty maisemanhoitosuunnitelmia. Kunnat ja tien läheisyydessä sijaitsevat matkailukohteet voivat houkutella tiellä liikkuvia matkailijoita pysähtymään kauniin ja hyvin hoidetun ympäristön avulla. Kaunis maisema ja teiden varsille sijoitetut taideteokset voivat houkutella matkailijaa pysähtymään ja ihailemaan maisemaa tai koko aluetta lähemmin. Tienvarsitaidetta ei kuitenkaan nähdä ensisijaisena toimena matkailuliikenteessä, mutta sen koetaan tuovan vaihtelua matkalle. Pimeässä loistavat tienvarsitaiteet nähdään mielenkiintoisina ja piristävinä. (Haastatteluiden yhteenveto)

8.4 Lääninhallitusten liikenneosastojen mahdollisuudet

Suomessa toimii kuusi lääninhallitusta, joita ovat Lapin, Oulun, Itä-Suomen, Länsi-Suomen, Etelä-Suomen ja Ahvenanmaan lääninhallitukset. Läntinen yhteistyöalue kuuluu Länsi-Suomen ja Etelä-Suomen lääninhallitusten piiriin. Lääninhallitus on kahdeksan eri ministeriön yhteinen alueviranomaisen, jonka tehtäviin kuuluu edistää valtion keskushallinnon valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden toteutumista. (Lääninhallitukset 2009a.)

Lääninhallituksen liikenneosastojen keskeisimmät tehtävät liittyvät joukkoliikenteen kehittämiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Matkailuun ja matkailuliikenteeseen vaikuttavia tehtäviä ovat joukkoliikennepalveluiden turvaaminen, seutulippujärjestelmien suunnittelu ja rahoitus, kaupunkien sisäisen paikallisliikenteen edistäminen ja rahoittaminen, lupien myöntäminen esimerkiksi taksi- ja joukkoliikenteelle, liityntäliikenteen kehittäminen, joukkoliikennetiedotuksen kehittäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen. (Lääninhallitukset 2009b.) Lääninhallitus voi myöntää kunnille valtionavustuksia muun muassa matkalippujen hinnanalennuksiin, joukkoliikenteen suunnitteluun ja tutkimukseen sekä kaupunkimaisen paikallisliikenteen ylläpitämiseen (Etelä-Suomen lääninhallitus 2009).

Lääninhallituksilla on merkittävä tehtävä uuden parhaillaan valmisteltavana olevan joukkoliikennelain soveltamisessa.

8.5 Kaupunkien ja kuntien mahdollisuudet

Kuntien ja kaupunkien rooli on moninainen matkailun ja matkailuliikenteen edistämisessä. Kunnilla on kaavoitusmonopoli alueellaan ja maankäytön suunnittelulla kunnat vaikuttavat liikkumistarpeisiin ja liikenteen kulkutapavalintoihin sekä yhdyskuntarakenteen muotoutumiseen ja koko alueen veto-voimaisuuteen.

Kaavoituksen kautta kunnat luovat edellytyksiä muun muassa majoitustoiminnalle ja muulle matkailua kiinnostavalle toiminnalle. Kunnat vastaavat ympäristön hoidosta ja siisteydestä, jolla vaikutetaan alueen houkuttelevuuteen ja kiinnostavuuteen sekä koko kunnasta välittyvään mielikuvaan. Hyvin hoidetun ympäristön avulla voidaan houkutella matkailijoita poikkeamaan alueella sekä houkutella yritystoimintaa alueelle.

Kunnat vastaavat katuverkon kehittämisestä ja ylläpidosta alueellaan. Kunnat toimivat lupaviranomaisena kaduille tulevien opasteiden sekä asema-kaava-alueelle sijoitettavien mainosten osalta. Kunnat huolehtivat myös opastuspisteiden ja -toimistojen asianmukaisesta tasosta, joissa perusvaatimuksena on ajan tasalla olevat paikkakunnan opastuskartat. (Palvelukoh- teiden viitoitus 2007, 116.)

Jotta liikenne ja maankäyttö saadaan toteutettua parhaalla mahdollisella tavalla, tarvitaan liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutteista suunnittelua. Kevyen liikenteen toimintaedellytyksiin kunta voi vaikuttaa kehittämällä kevyen liikenteen olosuhteita taspuolisesti muun liikenteen kanssa. Tärkeitä toimenpiteitä ovat muun muassa kevyen liikenteen väylien rakentaminen ja parantaminen sekä pyöräpysäköinnin kehittäminen. Liikkuminen kevyen liikenteen väylillä tulee olla houkuttelevaa sekä ennen kaikkea turvallista. (Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa. Jaloin-hanke 2001-2004, 21.)

Kuntien rooli joukkoliikenteessä on keskeinen. Kuntien tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen hoitamisen edellytykset kaavoituksessa sekä liikenneväylien ja maankäytön suunnittelussa. Kuntien on myös pyrittävä yhteen sovittamaan liikennetarpeet ja liikennepalvelut sekä selvitettävä joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet. (Kalenoja & Liimatainen 2008, 3-4.)

Joukkoliikennepalvelut voidaan toteuttaa kunnassa joko kunnan itse tilaamana tai kuten pienemmissä kunnissa ja kaupungeissa joukkoliikenne hoidetaan liikennöitsijöiden suunnittelemana ja tilaamana liikenteenä, johon kunnat osallistuva seutulipputukien muodossa. Kunnat vastaavat myös muun muassa sivistys-, sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksista. (Kalenoja & Liimatainen 2008, 3.)

Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteessä toimivat pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) ja Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL). YTV on Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien lakisääteinen yhteistyöelin ja vastaa pääkaupunkiseudun jätehuollosta, seutuliikenteestä ja ilmanlaadun seurannasta. Tämän lisäksi YTV tekee pääkaupunkiseudun kehitystä palvelevaa tutkimus- ja selvitystyötä sekä suunnittelee seudun liikennejärjestelmää. YTV antaa palveluja myös muille Uudenmaan kunnille sopimusperusteisesti. YTV suunnittelee ja hankkii seutuliikenteen sekä Espoon, Vantaan, Keravan ja osin Kirkkonummen joukkoliikennepalvelut. (Vuosikertomus 2007, 3, 14).

Helsingin liikennelaitos vastaa Helsingin sisäisestä joukkoliikenteestä. HKL suunnittelee liikenteen, tuottaa raitioliikenne- ja metroluikennepalvelut, kilpailuttaa ja tilaa bussiliikennepalvelut sekä huolehtii rataverkon, asemien ja varikkojen rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä vastaa joukkoliikenteen taloudesta. HKL myös tilaa joukkoliikennettä koskevia selvityksiä ja tutkimuksia sekä osallistuu niiden julkaisemiseen ja valmisteluun. (HKL 2008.)

Tampereen kaupungin alueella Tampereen Kaupunkiliikenne Liikelaitos (TKL) on merkittävin joukkoliikennepalvelujen tuottaja. Tampereen Kaupunkiliikenne Liikelaitoksen markkinaosuus yhteistariffiliikenteessä on yli 80 prosenttia (Tampereen kaupunkiliikenne liikelaitos 2009). Turun kaupungin alueella joukkoliikennepalveluista vastaa Turun Liikennelaitos (TuKL). Turun sisäisestä liikenteestä 84 prosenttia ajetaan yksityisten bussiyritysten toimesta ja 16 prosenttia kaupungin oman liikenneyhtiön toimesta. (Turun kaupunki 2009.)

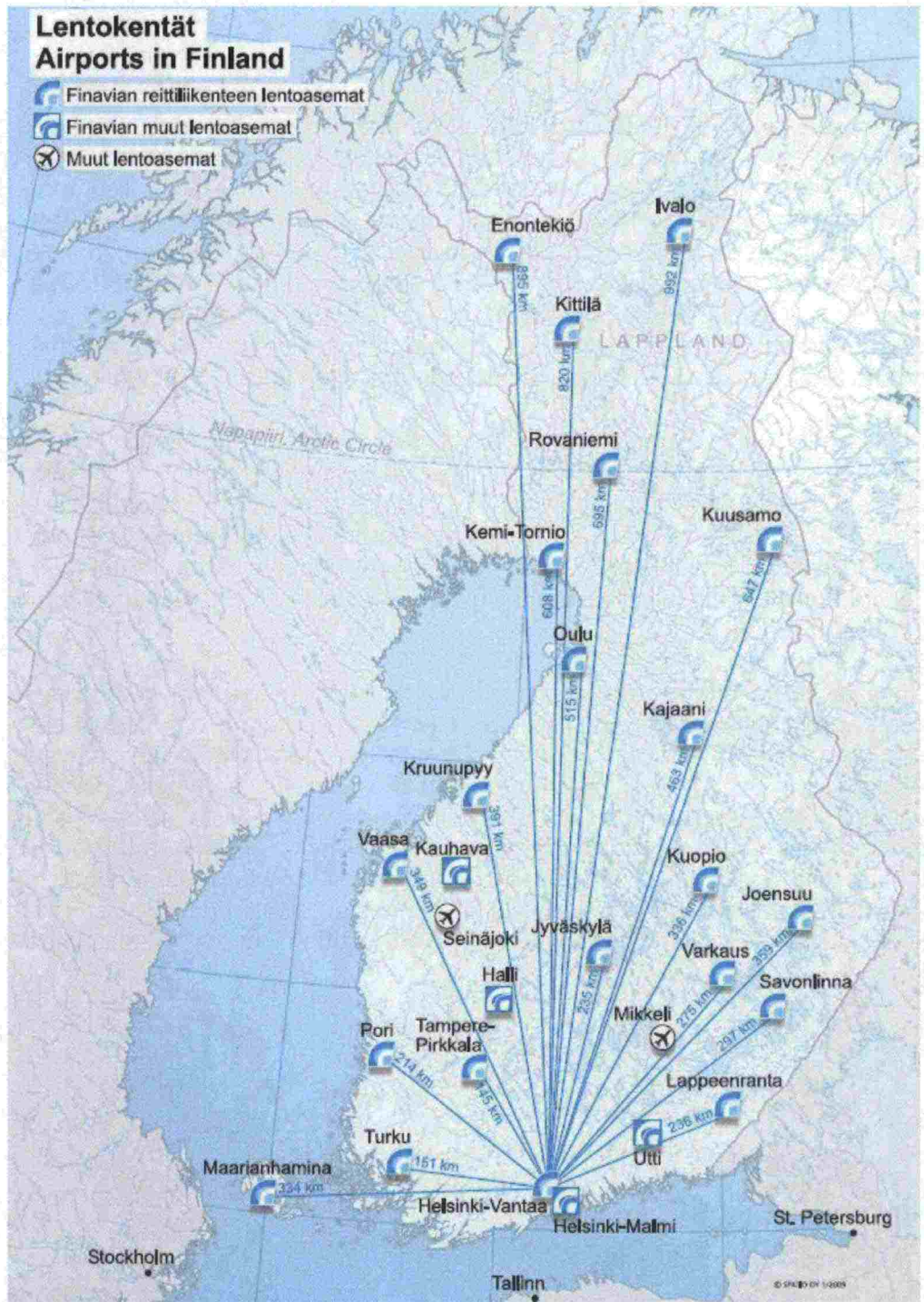
8.6 Ilmailuviranomaisten mahdollisuudet

Ilmailuviranomaisena Suomessa toimii Ilmailuhallinto. Ilmailuhallinnon tehtäviin kuuluvat ilmailun turvallisuus- ja hallintotehtävistä huolehtiminen sekä lentoliikenteeseen ja liikenteen sujuvuuteen liittyvien asioiden hoitaminen, kuten lentoliikenneoikeuksien myöntäminen Suomeen. Ilmailuhallinto osallistuu ilmailun kansainväliseen yhteistyöhön ja antaa ilmailua koskevat kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat määräykset. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2008-2011 2007, 3; Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 41.) Euroopan unionin vaikutus Ilmailuhallintoon on merkittävä ja lentoliikennettä koskeva lainsäädäntö on lähes kokonaan yhteisölain säädäntöä (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2008-2011 2007, 4, 16).

Lentoliikenteen infrastruktuuri ja palvelu toteutetaan markkinalähtöisesti, ilman valtion budjettirahoitusta (Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat 2007, 25). Ilmailulaitos Finavia järjestää lentokenttä- ja lennonvarmistuspalveluja sekä muuta toimialaansa liittyvää liiketoimintaa (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 41). Finavia huolehtii lentoterminaalien sekä ulko- että sisäpuolen infrastruktuurista sekä niihin liittyvistä palveluista tilojen rakentamisesta aina koko palveluketjun sujuvuuteen asti (Finavia - Suomen portti maailmalle. Vuosikertomus 2007, 17). Lentoasemakiinteistöt Oyj (LAK) toimii erilaisten rakennushankkeiden kehittäjänä sekä rakennusten omistajana. Matkustusterminalit, pysäköintitalot ja rakennukset, jotka liittyvät välittömästi Finavian omaan toimintaan eivät kuitenkaan ole Lentoasemakiinteistön omistuksessa. LAK vuokraa lentoasemilla sijaitsevia toimitiloja lentoliikenteen palveluketjuun kuuluvien yritysten tarpeisiin. Tällä hetkellä LAK:n toiminta keskittyy Helsinki-Vantaan lentoasemalle, mutta laajeneminen Suomen muille lentoasemille on mahdollista. (Finavia - Suomen portti maailmalle. Vuosikertomus 2007, 28; LAK 2009.)

Airpro Oy suunnittelee, kehittää ja tuottaa lentoasema-, liikenne- ja matkapaalveluita liikenteen ja matkailun yrityksille sekä suoraan matkustajien käyttöön. Airpro tarjoaa lentoyhtiöille kaikki palvelut mitä lentoyhtiö ja lentokone tarvitsevat laskun ja nousun välillä sekä matkustaja-, matkatavara- ja henkilökuntaturvaa. (Finavia - Suomen portti maailmalle. Vuosikertomus 2007, 28.)

Kuvassa 26 on kuvattu reittiliikenteen lentoasemat Suomessa. Finavian ylläpitämään lentoasemaverkkoon kuuluu Suomessa 25 lentoasemaa. Kartassa näkyvät Finavian muut lentoasemat ovat pääosin sotilasilmailun käytössä. Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemilta lennetään myös reittiliikennettä, mutta ne ovat yksityisessä omistuksessa. Kuvassa ei ole huomioitu pieniä yleisilmailun lentoasemia.



Kuva 26. Suomen lentoasemaverkko (Suomen lentoliikennetilasto 2008).

Matkailun kannalta katsottuna Finavian keskeisimpiä mahdollisuuksia on varmistaa matkustajien ja tavaroiden sujuva siirtyminen kulkutavasta toiseen. Tärkeää on myös häiriötilanteiden tehokas hoitaminen ja tiedottaminen. (Liikenteen telematiikkastrategia 2004, 8.) Finavian pyrkii jatkuvasti luomaan edellytyksiä matkailulle ja tekee yhteistyötä matkailualan eri toimijoiden kanssa, kuten maakuntien sekä paikallisten elämymatkailuyritysten ja matkanjärjestäjien kanssa. (Finavia - Suomen portti maailmalle. Vuosikertomus 2007, 17.)

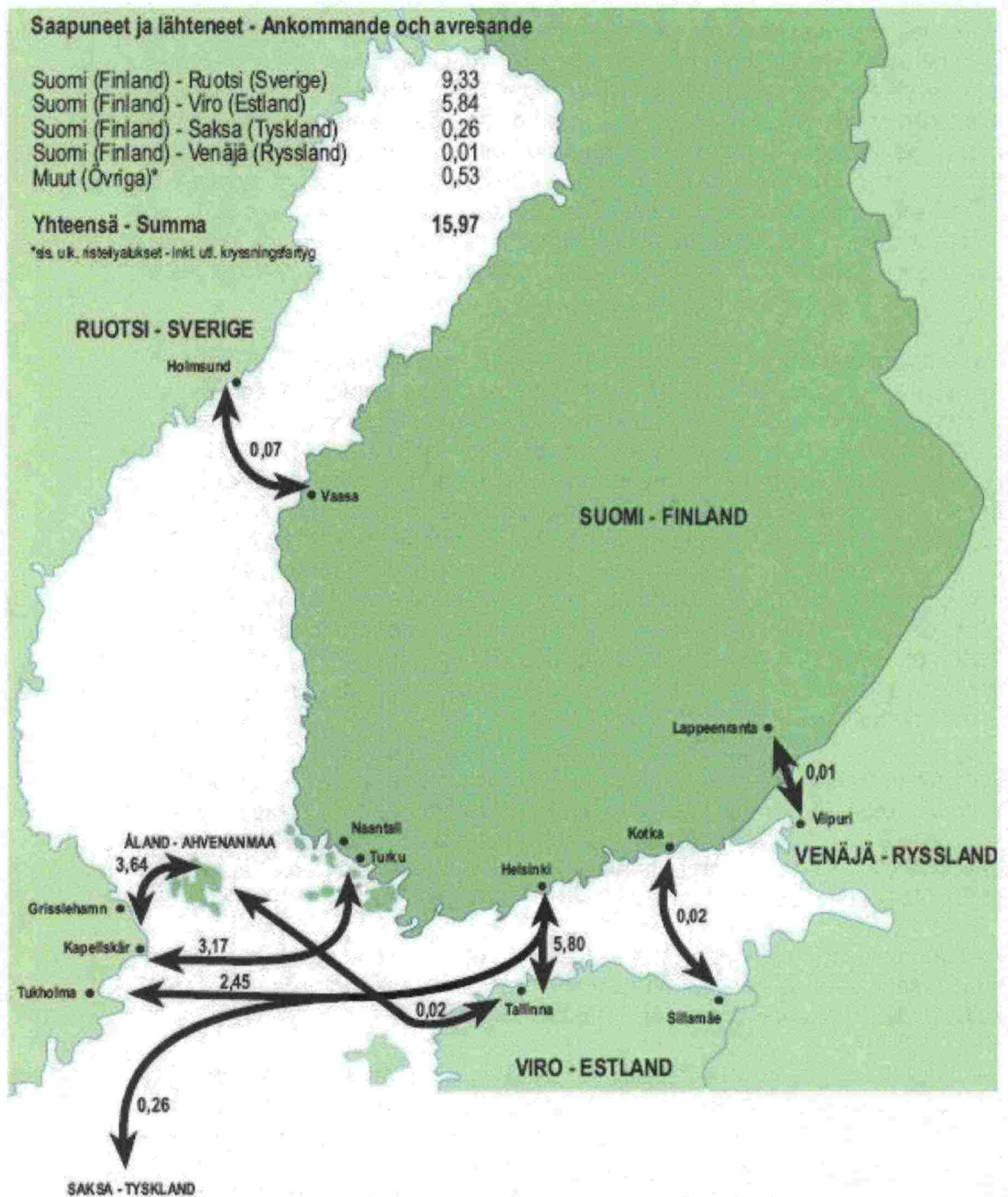
8.7 Meriliikenteen mahdollisuudet

Merenkululaitoksen tehtäviin kuuluvat kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä vastaaminen. Merenkululaitoksen tehtäviin kuuluvat myös meriturvallisuuteen, väylänpitoon, talvimerenkulun avustamiseen, meriliikenteen ohjaukseen, merikartoitukseen ja saariston yhteysalusliikenteeseen liittyvät viranomaisen tilaajatehtävät sekä luotsaus toiminnan viranomaistehtävät. Merenkululaitoksella on väylänpidossa ja merikartoituksessa omaa tuotantoa, mutta muilta osin Merenkululaitos hankkii tarvittavat tuotannolliset palvelut alan yrityksiltä ja liikelaitoksilta. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 41.)

Luotsausliikelaitos Finnpiilot tukee ja kehittää vesiliikenteen turvallisuutta ja toimintaedellytyksiä ensisijaisesti luotsauspalvelujen sekä niihin liittyvien muiden palvelujen ja tuotteiden avulla (Vuosikertomus 2007. Luotsausliikelaitos, 14). Varustamoliikelaitos Finstaship tuottaa vesiliikenteelle jäänmurtopalveluja, monitoimialusten erikoispalveluja, väylänhoito- ja öljyntorjuntapalveluita sekä yhteysalusliikennepalveluja (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 41).

Kuvasta 27 havaitaan, että suurimmat matkustajaliikenteen volyymit laivaliikenteessä ovat Helsingin ja Tallinnan välillä. Laivaliikenne on vilkasta Helsingistä myös Ruotsiin ja Saksaan. Turusta lähtevistä yhteyksistä selvästi liikennöidyin on yhteys Tukholmaan. Muiden Suomen satamakaupunkien kautta kulkeva kansainvälinen laivaliikenne on marginaalista kahteen suuriin verrattuna. Myös risteilymatkustus keskittyy Helsingin ja Turun satamiin. Vuonna 2008 Helsingissä vieraili peräti 360 000 risteilyvierasta. Taantuman vaikutukset eivät näy vielä ulkomaisten alusten risteilytilastoissa, koska varaukset niihin tehdään usein jopa 1,5 vuotta aiemmin. (Keskisuomalainen 8.7.2009.)

LIIKENNEHALLINNON KEINOT MATKAILUN
EDISTÄMISEKSI



Kuva 27. Ulkomaan matkustajaliikenne tärkeimmillä reiteillä vuonna 2008 (Ulkomaan meriliikennetilasto 2008).

8.8 Rautatieviranomaisten mahdollisuudet

Rautatieviranomaisena Suomessa toimii Rautatievirasto (RVI), joka valvoo ja kehittää rautatieliikenteen ja radanpidon turvallisuutta sekä rautatiejärjestelmän yhteen toimivuutta. Rautatieviranomaisen ydintoiminnot edellä mainittujen tehtävien hoitamisessa ovat määräysten antaminen, lupien myöntäminen, valvonta ja rautatiealan sääntelyelimenä toimiminen. Rautatievirasto huolehtii myös toimialansa kansainvälisestä yhteistyöstä. Rautatievirasto on itsenäinen ja riippumaton suhteessa rataverkon haltijana toimivaan Ratahallintokeskukseen (RHK) ja rautatieliikenteen harjoittajiin. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2010-2013, 1; Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 41.)

Ratahallintokeskus on sekä asiantuntija- että tilaajaorganisaatio. Ratahallintokeskuksen tehtäviin kuuluvat rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä huolehtiminen osana liikennejärjestelmää sekä radanpitoon liittyvät viranomaistehtävät. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 2008, 41, 53.) Ratahallintokeskus huolehtii myös ratakapasiteetin jakamisesta sekä liikenteenohjauksesta. Alueilla tehtävä liikenteenohjaus ostetaan VR Osakeyhtiöltä. (Ratahallintokeskuksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2010-2013, 66.) Ratahallintokeskuksen tehtäviin kuuluvat myös laitureilla ja asemilla olevien informaatiojärjestelmien hoitaminen, joita ovat aikataulunäytöt ja kuulutusjärjestelmät sekä asemilla olevat kiinteät opasteet. (Ratahallintokeskus. Vuosikertomus 2007, 13.) Matkojen saatavuuteen liittyvästä informaatiosta sitä vastoin vastaavat liikennöitsijät samoin kuin junissa annettavasta informaatiosta (Ratahallintokeskus 2009a).

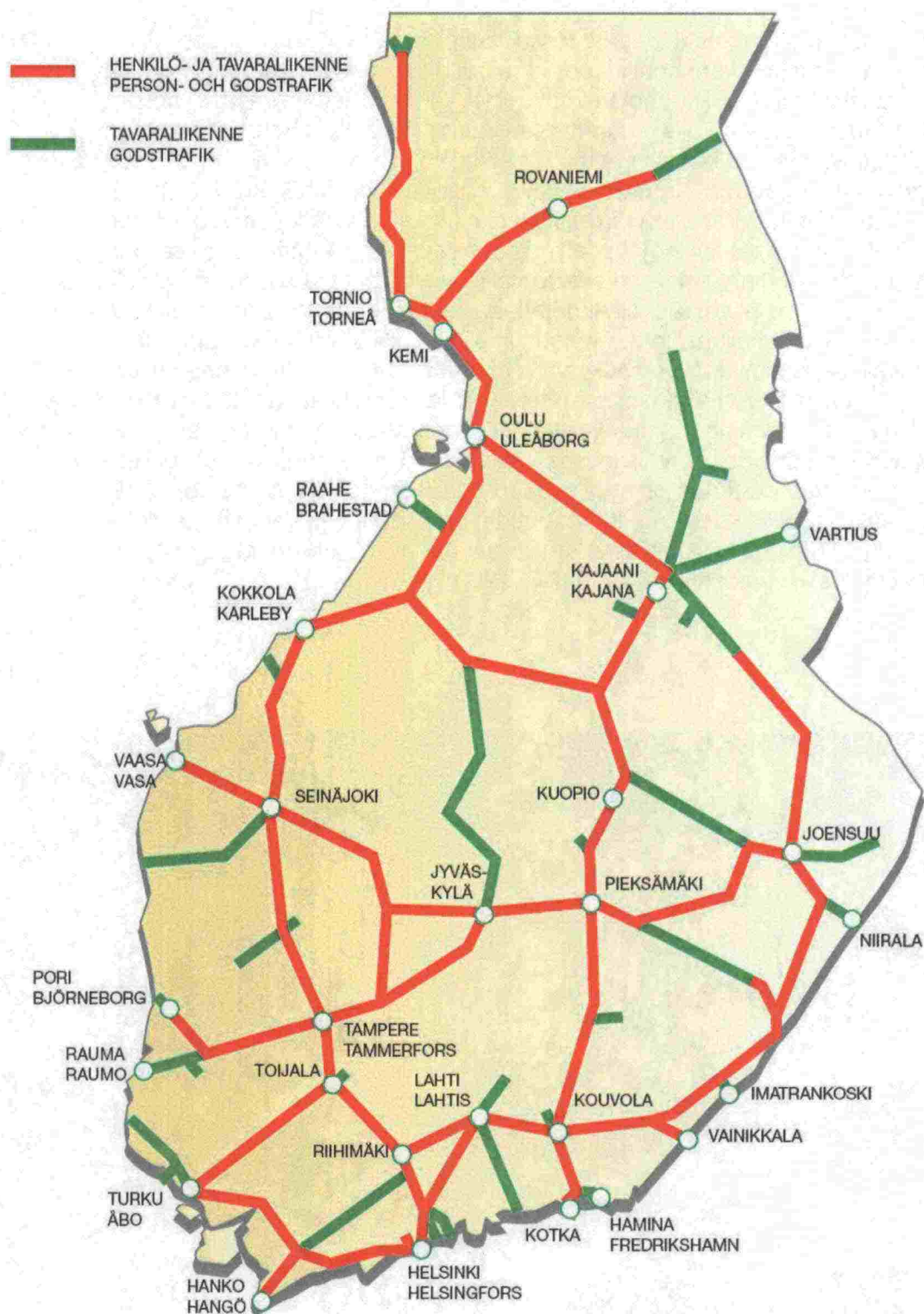
Ratahallintokeskus hankkii radanpitoon liittyvät tuotteet ja tuotannolliset palvelut ulkopuolisilta. Henkilö- ja tavaraliikenteestä vastaa VR Osakeyhtiö (Ratahallintokeskus 2009b). Suomen kansallinen tavaraliikenne avautui kilpailulle vuoden 2007 alussa, mutta henkilöliikenteen osalta näin ei ole tapahtunut (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2010-2013, 12).

Pääkaupunkiseudulla uusien junakaluston hankinnasta ja ostamisesta sekä kunnossapidosta vastaa vuonna 2004 perustettu pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy (Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy 2009).

Ratahallintokeskus voi luoda parempia edellytyksiä matkailulle parantamalla matkustajainformaation ja häiriötilanteiden hallintaa sekä kehittämällä siihen liittyvää seurantaa (Liikenteen telematiikkastrategia 2004, 8). Matkailuliikenteen sujuvuuteen voidaan vaikuttaa myös pitämällä rataverkko hyvässä kunnossa ja ennen kaikkea rataverkon ennakoiva kunnossapito parantaa rautatieliikenteen täsmällisyyttä (Vuosikertomus 2007, 18).

Ratakapasiteetin lisääminen nähdään ensiarvoisen tärkeänä raideliikenteessä, jotta matkustajamäärät voivat kasvaa. Myös ratakapasiteetin kunnan tulee olla hyvä, kuten myös liityntäpysäköinnin, jotta raideliikenne olisi houkutteleva matkustusmuoto ja sen käyttö olisi miellyttävää ja helppoa. (Haastatteluiden yhteenveto)

LIIKENNEHALLINNON KEINOT MATKAILUN
EDISTÄMISEKSI



Kuva 28. Suomen rataverkko sekä henkilö- ja tavaraliikenteen liikennöinti (Suomen rautatietilasto 2009, 12).

8.9 Liikennehallinnon toimintakentän muutokset

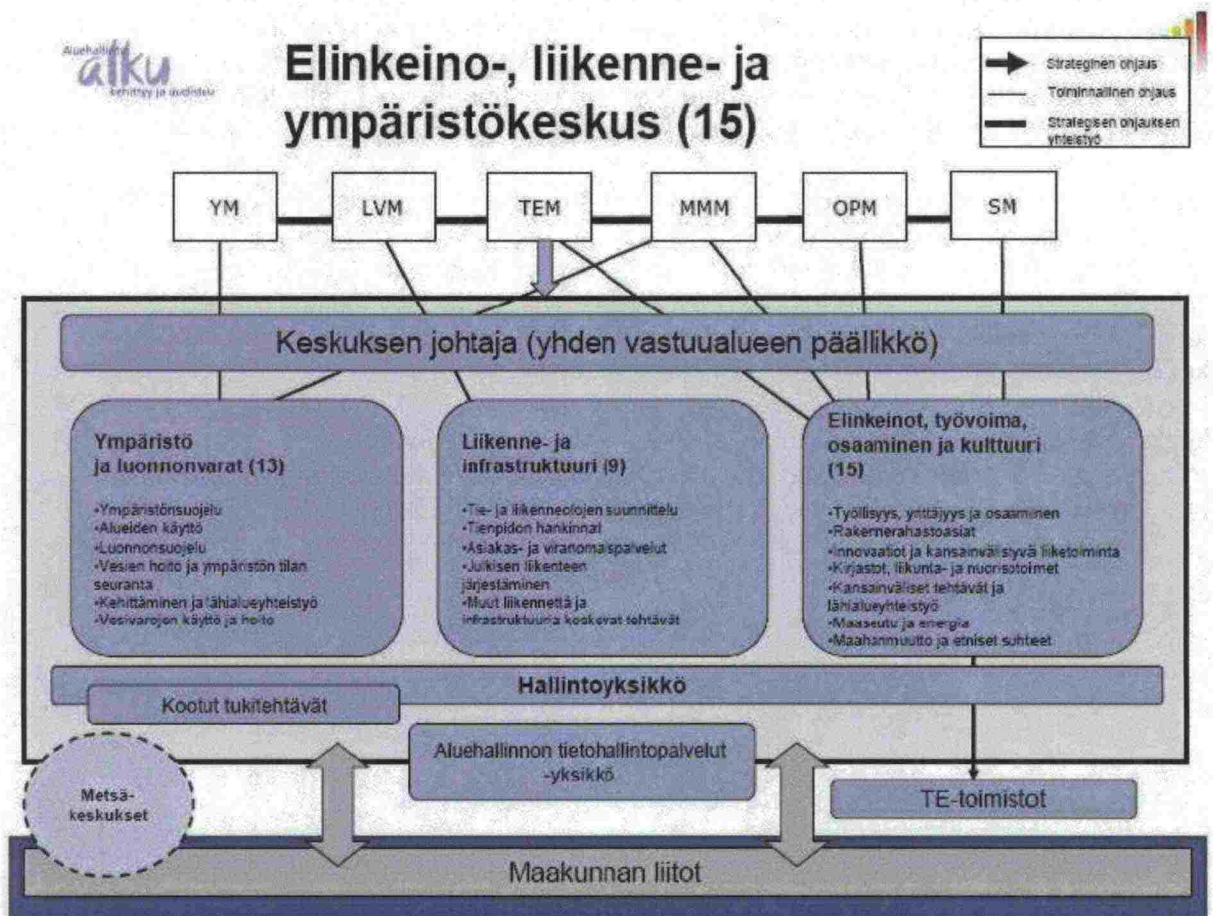
Liikennehallinnon toimintaympäristössä tulee tapahtumaan vuoden 2010 alussa muutoksia liikennehallinnon virastouudistuksen myötä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kuusi väylä- ja turvallisuusvirastoa yhdistetään ja muodostetaan kaksi suurempaa virastoa, liikennevirasto ja liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennevirastoon sisällytetään liikennejärjestelmätason operatiivisia tehtäviä, Ratahallintokeskus, Tiehallinnon keskushallinnon toiminnot turvallisuusvirastoon siirrettäviä toimintoja lukuun ottamatta ja merenkululaitoksen tehtävät, joita ei eriytetä sisäisestä tuotannosta vastaavaan yhtiöön tai yhdistetä liikenteen turvallisuusvirastoon. Liikenteen turvallisuusvirastoon sisällytetään liikennejärjestelmätason operatiivisia tehtäviä, Rautatievirasto, Ilmailuhallinto, Ajoneuvohallintokeskus, Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto, luotsauksen viranomaistehtävät, alusliikenteen ohjauksen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät ja alusrekisterin pitäminen sekä Tiehallinnon toiminnot, jotka liittyvät liikenneturvallisuutta koskevaan normintantoon ja tienpidon turvallisuussäännösten valvontaan (kuva 29). Liikenne- ja viestintäministeriön ohjaus voidaan uudistuksen myötä nostaa strategisemmalle tasolle, koska molemmat uudet virastot edustavat kaikkia liikennemuotoja. Virastot keskittyvät operatiivisiin tehtäviin. (Liikennehallinnon virastouudistus. Virastoselvitys 2009, 2-3, 120.)



Kuva 29. Liikennehallinnon virastouudistuksen myötä muodostuvat liikennevirasto ja liikenteen turvallisuusvirasto.

Nykyisenkaltaiselle virastorakenteelle on ominaista virastojen voimakas, tehtävän mukainen suuntautuminen "oman" liikennemuodon infrastruktuuriin, liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden korostamiseen. Virastouudistuksen tavoitteena on uudistaa liikenteen hallinnonalaa siten, että kokonaisvaltainen liikennepolitiikan valmistelu ja toteutus parantuvat, asiakkaiden matka- ja kuljetusketjujen tarpeet otetaan paremmin huomioon ja voimavaroja kohdennetaan tehokkaammin ja vaikuttavammin liikennejärjestelmän ongelmien poistamiseen ja järjestelmän laadun parantamiseen. Hyötyinä nähdään liikennejärjestelmäajattelun vahvistuminen sekä vaikuttavuuden, toiminnan laadun, tehokkuuden ja tuottavuuden parantuminen. (Liikenne ja viestintä 2013. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma 2010-2013. 2009, 39; Liikennehallinnon virastouudistus. Virastoselvitys 2009, 116.)

Liikennehallinnon virastouudistuksen lisäksi vuoden 2010 alussa tulee voimaan aluehallinnon uudistus. Lääninhallitukset, ympäristölupavirastot, alueelliset ympäristökeskukset, tiepiirit, TE -keskukset ja työsuojelupiirit lakkautetaan ja niiden tehtävät sijoitetaan kahteen uuteen viranomaiseen: elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY) ja aluehallintovirastoon (AVI). Tiehallinnon tiepiirit ja lääninhallitusten liikenneosastojen toiminta on tarkoitus järjestää ELYn yhteyteen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelle (kuva 30). (Liikennehallinnon virastouudistus. Virastoselvitys 2009, 171.)



Kuva 30. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen rakenne.

Aluehallinnon uudistus muuttaa joidenkin nykyisten tiepiirien vastuualueita. Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella Uudenmaan ELY tulee kattamaan Itä-Uudenmaan ja Uudenmaan maakunnan lisäksi myös Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen maakunnat ja vastaavasti Pirkanmaan ELY tulee kattamaan pelkästään Pirkanmaan maakunnan. Etelä-Pohjanmaan ELY muodostuu Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan maakunnista, kun Keski-Pohjanmaan maakunta siirtyy Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan ELYn.

Valtionhallinnossa tapahtuvien uudistusten myötä virastojen ohjausjärjestelmä muuttuu. Työ- ja elinkeinoministeriö vastaa resurssiohjauksesta ja kukin substanssiministeriö toiminnan sisällöllisestä ohjauksesta (ks. kuva 30). Vaalikausittain laaditaan valtakunnallinen strategia-asiakirja ja sen pohjalta ELYt valmistelevat - maakuntien kanssa neuvotellen - strategiset tulossopimukset. Tarvittaessa laaditaan lisäksi vuotuiset toiminnalliset tulossopimukset. Jatkossa ELYjä ohjaa Liikennevirasto toiminnallisen tulossopimuksen kautta ja liikenne- ja viestintäministeriöllä on rooli strategia-asiakirjan ja strategisen tulossopimuksen valmistelussa.

Myös YTV:n ja HKL:n organisaatioihin on tulossa muutoksia vuoden 2010 alusta. Tarkoituksena on yhdistää YTV:n ja HKL:n joukkoliikenteen suunnittelu-, tilaaja- ja hallintotoiminnot uuteen Helsingin seudun lakisääteisenä joukkoliikenneviranomaisena toimivaan organisaatioon. Uuden organisaation jäseniksi tulevat pääkaupunkiseudun joukkoliikenneyhteistyössä mukana olevat kunnat. Organisaatio tulee toimimaan seudullisen joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajaorganisaationa, joka huolehtii liikenteen kilpailuttamisesta sekä seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta nykyistä laajemmalla toimialueella. (Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2011, 7.)

Muutoksia on tulossa myös joukkoliikenteessä, missä on valmisteilla uusi joukkoliikennelaki. Laki on osa henkilöliikennelain kokonaisuudistusta ja liittyy Euroopan unionin palvelusopimusasetuksen täytäntöönpanoon. Joukkoliikennelain on tarkoitus tulla voimaan 3.12.2009. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009c.) Hallituksen esityksessä (HE 110/2009) joukkoliikennelain keskeisimmiksi tavoitteiksi nostetaan joukkoliikenteen käytön lisääminen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä sekä edellytysten luominen peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa. Lain soveltamisalaan kuuluisi linja-autolla harjoitettava ammattimainen liikenne sekä osittain myös raideliikenteen henkilökuljetukset.

Yhteenvedo:

- Vastuu liikennejärjestelmien eri osien ylläpidosta ja kehittämisestä on jakaantunut usealle osapuolelle, joten tarvitaan eri toimijoiden yhteistä suunnittelua, vuorovaikutusta ja osallistumista.
- Tiehallinnon tehtävänä on hallinnoida, ylläpitää ja kehittää koko maassa maanteitä ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää.
- Tiehallinnon toimintaa ohjaavat maantielaki, liikennepolitiikka sekä Tiehallinnon omat tavoitteet, visiot ja niitä tukevat strategiat.
- Tienpidon lisäksi Tiehallinnon vastuulla olevia palveluita ovat levähdyspaikat palveluineen, viitoitus ja opastusmerkinnät, museokohteiden (esim. sillat ja tiet) merkintä ja ylläpito sekä matkailutiet.
- Tiehallinnon toiminnan lähtökohtana ovat tien käyttäjien eli asiakkaiden tarpeet, mitkä ohjaavat entistä enemmän tienpitoa ja sen suuntaamista.
- Matkailusektorin osalta Tiehallinnon asiakkaana on matkailuelinkeino, matkailijaa ja loppukäyttäjää unohtamatta.
- Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella on lähes 31 000 km yleistä tietä, mikä vastaa 40 % koko maan osuudesta. Autokannasta osuus on 64 % koko maan autokannasta. Liikennesuorite vuodessa on yli 18 000 miljoonaa kilometriä, joka on 60 % koko maan vuosittaisesta liikennesuoritteesta.
- Liikenteen kasvaessa tienpitoon suunnatut määrärahat ovat laskeneet. Suurin osa tiepiirien perustienpidon rahoituksesta kohdistuu ylläpitoon ja korjaukseen sekä tiestön hoitoon.
- Tiehallinto tuottaa itse tai alihankintointa liikenteen hallinnan viranomaispalveluita, jotka ovat kaikkien tienkäyttäjien saatavilla maksutta.
- Viranomaispalveluita ovat liikenteen ohjaus, liikenteelle tiedottaminen tieverkon liikennöitävyys- ja turvallisuusriskeistä, liikennehäiriöihin liittyvät viranomaisyhteistyö sekä tienpidon tukipalvelut.
- Liikenteen hallinnan lisäarvopalvelut ovat käyttäjien tarpeisiin räätälöityjä tietopalveluita, joiden pääasiallisia tuottajia ovat kaupalliset toimijat.
- Tiehallinto kerää runsaasti ajantasaista sää- ja liikennetietoa, jota välittää mm. radioasemille ja lisäarvopalveluiden tuottajille sekä Tiehallinnon omille internetsivuille.
- Liikennehallinnon virastouudistus toteutuu vuoden 2010 alussa, jolloin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kuusi väylä- ja turvallisuusvirastoa yhdistetään ja muodostetaan kaksi suurempaa virastoa, liikennevirasto ja liikenteen turvallisuusvirasto.
- Virastouudistuksen tavoitteena on uudistaa liikenteen hallinnon alaa siten, että kokonaisvaltainen liikennepolitiikan valmistelu ja toteutus parantuvat, asiakkaiden matka- ja kuljetusketjujen tarpeet otetaan paremmin huomioon ja voimavaroja kohdennetaan tehokkaammin ja vaikuttavammin liikennejärjestelmän ongelmien poistamiseen ja järjestelmän laadun parantamiseen.
- Vuoden 2010 alussa voimaan tulevan aluehallinnon uudistuksen myötä Tiehallinnon tiepiirit ja lääninhallitusten liikenneosastot sijoitetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelle.

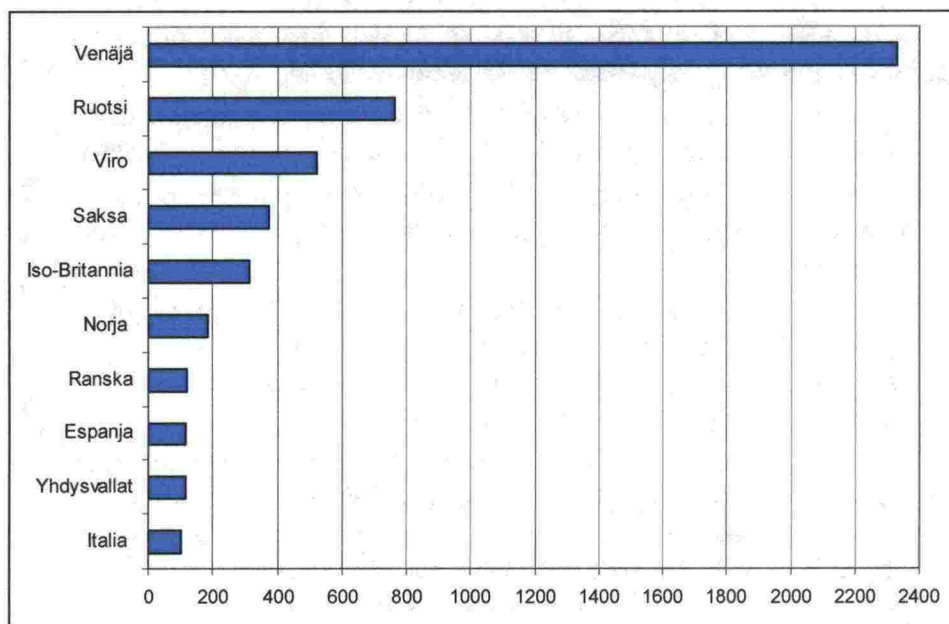
9 MATKAILU JA MATKAILULIIKENNE TIEHALLINNON LÄNTISELLÄ YHTEISTYÖALUEELLA

9.1 Läntisen yhteistyöalueen saavutettavuus

Läntisen yhteistyöalueen saavutettavuus ulkomailta ja kotimaan sisällä suhteessa koko Suomen saavutettavuuteen nähdään hyvänä, paikoin jopa erinomaisena. Saavutettavuudessa nähdään olevan eroja alueiden välillä ja sen mukaan, missä mittakaavassa saavutettavuutta tarkastellaan. Yhtenä saavutettavuuden mittarina pidetään sitä, miten hyvin Helsinki on saavutettavissa tai lähin suurin keskus, mistä on jatkoyhteydet muualle Suomeen tai maan rajojen ulkopuolelle. (Haastatteluiden yhteenveto)

Lähialueilta, kuten Venäjältä, Virosta ja Ruotsista Suomen saavutettavuus on hyvä. Venäjä on Suomelle matkailullisesti tärkeä lähtöalue ja sen merkityksen ennustetaan kasvavan edelleen. Erityisesti Pietarin seutu muodostaa potentiaalisen markkina-alueen läheisyytensä, suuren väkilukunsa ja elintason nousun vuoksi. Myös muut Itä-Euroopan maat nähdään potentiaalisina matkailun lähtöalueina niiden taloudellisen kasvun myötä. Erityisesti puolalaisten matkailijoiden uskotaan lisääntyvän tulevaisuudessa, maan suuresta väkiluvusta ja elintason noususta johtuen. (Haastatteluiden yhteenveto)

Venäjältä tulevien matkailijoiden osuus on selvästi suurin muihin lähtöalueisiin verrattuna (kuva 31). Venäjän jälkeen eniten ulkomaisia matkailijoita tulee Suomeen Ruotsista ja Virosta. (Rajahaastattelututkimus osa 22. Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2008. 1.1 – 31.12.2008, 13.)



Kuva 31. Suomessa vuonna 2008 käyneet ulkomailta asuvat matkustajat 10 lukumäärältään merkittävimmän asuinmaan mukaan (tuhatta matkustajaa). Rajahaastattelututkimus osa 22. Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2008. 1.1 – 31.12.2008, 16).

Uudenmaan tiepiirin saavutettavuutta pidetään erinomaisena sekä ulkomailta että muualta Suomesta käsin. Myös Hämeen tiepiirin saavutettavuus nähdään erinomaisena. Alueelle on suoria lentoja ulkomailta ja raide- ja tieliikenneyhteyksiä on joka ilmansuuntaan. Turun tiepiirin saavutettavuudesta on erilaisia näkemyksiä. Satakunnan nähdään olevan "pussin perällä" verrattuna Vaasaan, Tampereeseen, Turkuun ja Helsinkiin. Raideliikenteessä nähdään ongelmallisena suoran rautatieyhteyden puuttuminen Satakunnasta pääkaupunkiseudulle sekä rannikon suunnassa. Turusta on hyvät juna- ja linja-autoyhteydet Helsinkiin sekä Tampereelle. Turun saavutettavuus ulkomailta, etenkin naapurimaasta Ruotsista on erinomainen laiva- ja lentoyhteyksien ansiosta. Vaasan tiepiirin alueen saavutettavuus nähdään kohtalaisena. Seinäjoki on helpos- ti saavutettavissa raideliikenteellä, mutta junayhteydet Vaasaan ovat vähäisemmät. Linja-autoliikenteellä pääsee hyvin alueelle, mutta alueen sisällä joukkoliikenneyhteydet eivät toimi matkailijan näkökulmasta tarpeeksi hyvin. Reittiliikenne ei ole kehittynyt, koska suuret asutuskeskitymät ja liikennevirrat puuttuvat. (Haastatteluiden yhteenveto)

Lentoliikenteen voimakas keskittyminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle nähdään osittain ongelmallisena maakunnissa. Maakuntien matkailun kan- nalta suorien lentoyhteyksien lisääminen nähdään tärkeänä, koska suorat ulkomaanyhteydet tekevät matkailukohteesta helpommin saavutettavan. Matkailualueet ja -kohteet, joihin on suorat lento- ja laivayhteydet hyötyvät matkailullisesti enemmän, koska suurin osa laivalla ja lentäen tulevista mat- kailijoista jää alueelle. Suomeen ensimmäistä kertaa matkustavat valitsevat usein kohteen, mihin on suorat yhteydet. (Ulkomaisten kiertomatkoilijoiden haastattelututkimus 2002, 7.)

Yhtenä ratkaisuna maakunnissa nähdään lentoliikenteen hajakeskittä- minen Helsinki-Vantaalta maakuntien kentille. Tampere-Pirkkalan kehit- täminen valtakunnan kakkoskenttänä on alueella pidemmän tähtäimen tavoitteena. Turun ja Tampere-Pirkkalan lentoasemien eduiksi voidaan lukea pieni mittakaavaisuus. Lyhyemmät matkat sekä lentoasemalle että lentoaseman sisällä helpottavat iäkkäämpien ja huonosti liikkuvien mat- kustamista. (Haastatteluiden yhteenveto)

Toisaalta on esitetty kannanottoja, että Suomen kokoisessa maassa toimin- toja tulee keskittää. Lentoliikenteessä liikenteen keskittäminen ja Helsinki- Vantaan hyvä maantieteellinen sijainti Aasian ja Euroopan välissä ovat luo- neet Helsinki-Vantaasta merkittävän kauttakulkuaseman. Helsinki-Vantaalta lennetään useampaan Aasian kohteeseen ja tiheämmin yhteyksin kuin muil- ta pohjoismaisilta lentoasemilta. Myös suoria lentoja Eurooppaan on enem- män kuin esimerkiksi mitä Arlanda tarjoaa ruotsalaisille. (Finavia 2008, 16.)

Tieliikenteessä Läntisen yhteistyöalueen saavutettavuus nähdään hyvä- nä. Tieverkko on tihein ja etäisyydet ovat alueella lyhyemmät kuin muu- alla Suomessa ja ollaan lähellä suuria matkailuvirtoja ja lähtöalueita. Tieverkon laatutaso nähdään joissain paikoin heikoksi etenkin alemmal- la tieverkolla. Erityisesti talven jälkeen teiden kunnossa on paikoitellen puutteita muun muassa routavaurioiden takia. Tienpidon määrärahojen supistuminen nähdään osittain jopa uhkana matkailussa, etenkin alueil- la, missä on paljon pieniä maaseutu- ja luontokohteita hajallaan. Tienpi- don haasteena on tieverkon kunnan ylläpitäminen hyvänä koko maassa.

Yhtenä näkemyksenä nousi esille, että koska Suomessa väestöpohja on harva ja tieverkko tiheä tulevaisuudessa tieosuudet, joissa kulkee paljon liikennettä, pidetään hyvässä kunnossa ja tieosuudet, missä on vähemmän liikennettä, pidetään kohtuullisessa kunnossa. (Haastatteluiden yhteenveto)

Tienpidon määrärahat ovat sidoksissa taloudelliseen tilanteeseen, joten tienpidon määrärahojen painopiste on kallistunut yhä vahvemmin jo olemassa olevien väylien kunnan ylläpitämiseen. Koska kaikkia perusteltuja väylähankkeita ei voida toteuttaa käytettävissä olevilla määrärahoilla, on hankkeita priorisoitava (Liikennepoliittikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2008, 38).

9.2 Matkailullinen profiloituminen

9.2.1 Monipuolinen ja laaja matkailualue

Vaikka Suomi hahmottuu maahan tulevien matkailijoiden mielissä varsin eri tavoin, nousevat tietyt tekijät useimmin esille. Luonto ja rauhallisuus ovat ylivoimaisesti Suomen vetovoimaisimpia tekijöitä. Muita tärkeitä tekijöitä lomakohdetta valittaessa ovat kauniit maisemat, ystävälliset ihmiset, mielenkiintoinen maaseutu ja kohteen turvallisuus. Matkalle lähtemisen syinä ovat yleensä uusien kokemusten ja elämysten hankkiminen, tutustuminen uuteen kulttuuriin ja paikalliseen elämäntapaan sekä rentoutuminen. Edellä mainittujen tekijöiden merkitys vaihtelee matkailijan lähtömaasta, matkan tarkoituksesta ja matkailijan profiilista riippuen. Esimerkiksi kauniin luonnon merkitys on suurin mannereurooppalaisille ja vähäisin ruotsalaisille. (mm. Ulkomaisten kiertomatkailijoiden haastattelututkimus 2002, 2; Aho & Ilola 2003, 15, 22, 57.)

Läntinen yhteistyöalue on matkailullisesti monipuolinen ja laaja alue. Alueelta löytyy monenlaista ympäristöä ja lukuisia matkailukohteita. Alueella sijaitsee sekä kansainvälisesti että kansallisesti merkittäviä matkailualueita ja -kohteita sekä Suomen suurimmat matkailukeskittymät ja matkustajamäärillä mitattuna suurimmat matkailukohteet (Matkailukohteiden kävijämäärät 2007, 44). Maksullisten kohteiden lisäksi alueella sijaitsee paljon erilaisia maksutomia matkailukohteita ja -aktiviteetteja sekä kesämökkejä. Alueella sijaitsee viisi Suomen seitsemästä maailmanperintökohteesta sekä Suomen ainoa luonnon perintökohde. Läntisellä yhteistyöalueella sijaitsevat maailmanperintökohteet ovat Suomenlinna Uudenmaan tiepiirin alueella, Vanha Rauma ja Sammallahdenmäki Turun tiepiirin alueella ja Merenkurkun saaristo Vaasan tiepiirin alueella. Merenkurkun saaristo on samalla myös Suomen ainoa luonnonperintökohde. Struven ketju kulkee Uudenmaan ja Hämeen tiepiirin alueella ja ketjun yksi kuudesta Suomen mittauspisteestä sijaitsee Lapinjärvellä. (Museovirasto 2009.)

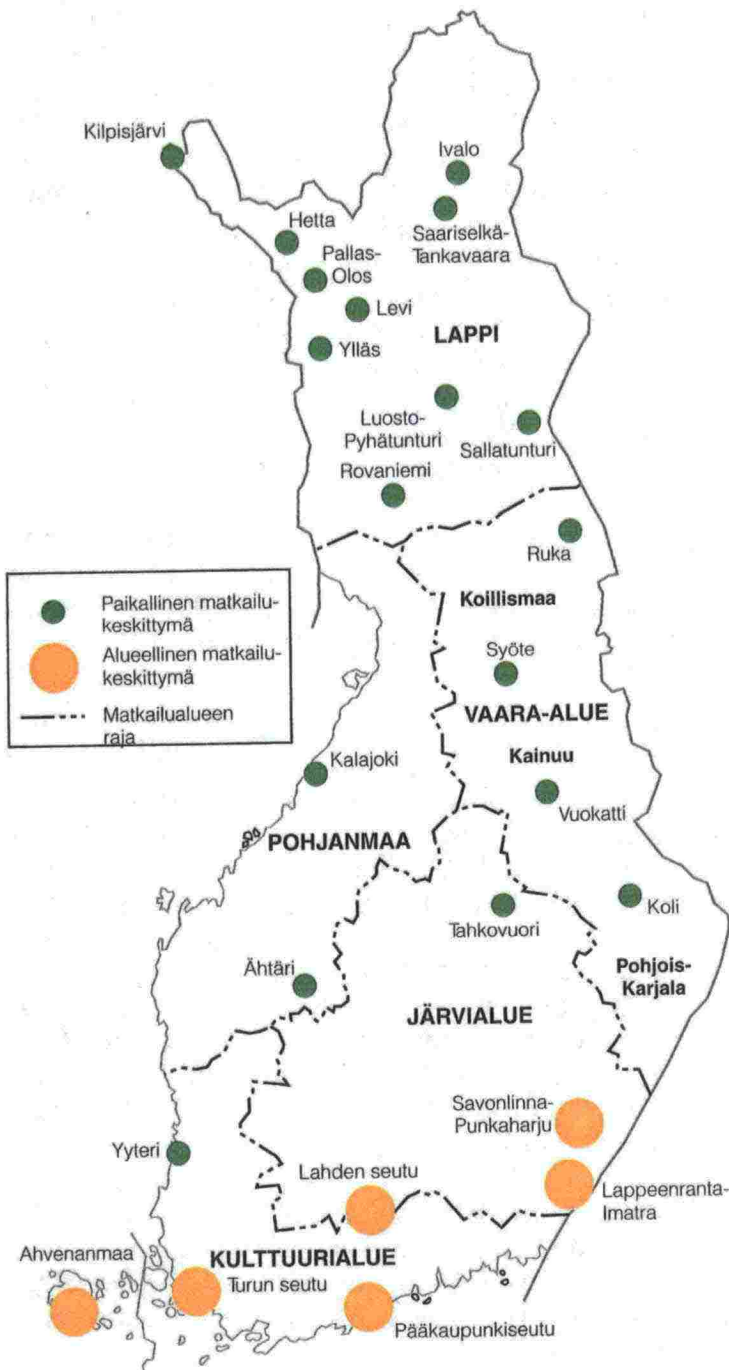
Läntinen yhteistyöalue on laaja ja monipuolinen matkailualue, jota ei voi ajatella matkailullisesti yhtenä kokonaisuutena. Matkailullinen profiloituminen lähtee maakuntatasolta ja alueiden erikoistuminen on tärkeää. Läntisellä yhteistyöalueella sijaitsevat Suomen suurimmat kaupungit ja matkakohteet, mutta myös paljon maaseutu-, maatala- ja luontokohteita. Alueella on muun muassa kulttuuri Suomea, saaristoa, järvi Suomea sekä ruotsinkielisiä alueita. Alueella asuu paljon ihmisiä ja etäisyydet ovat lyhyempiä kuin muualla Suomessa. Ollaan lähellä suuria matkailuvirtoja ja lähtöalueita, mikä antaa lähimatkailulle hyvät mahdollisuudet. Vesi on keskeinen elementti koko Läntisellä yhteistyöalueella ja sen merkitys matkailussa on suuri. Saaristomatkailu on vilkasta koko rannikon alueella ja myös sisävesiliikenne on vilkasta. Myös kulttuuri ja historia ovat tärkeitä elementtejä alueen matkailussa. Läntisellä yhteistyöalueella järjestetään paljon erilaisia tapahtumia, kuten urheilu- ja musiikki-tapahtumia. (Haastatteluiden yhteenveto)

Läntisen yhteistyöalueen laajuudesta, monipuolisesta ympäristöstä ja maantieteellisistä erityispiirteistä johtuen ei aluetta voida tarkastella matkailullisesti pelkästään yhtenä kokonaisuutena. Seuraavaksi Läntistä yhteistyöaluetta kuvataan tarkemmin matkailun suuraluejaon pohjalta sekä maakuntatasolla.

9.2.2 Matkailualuejako

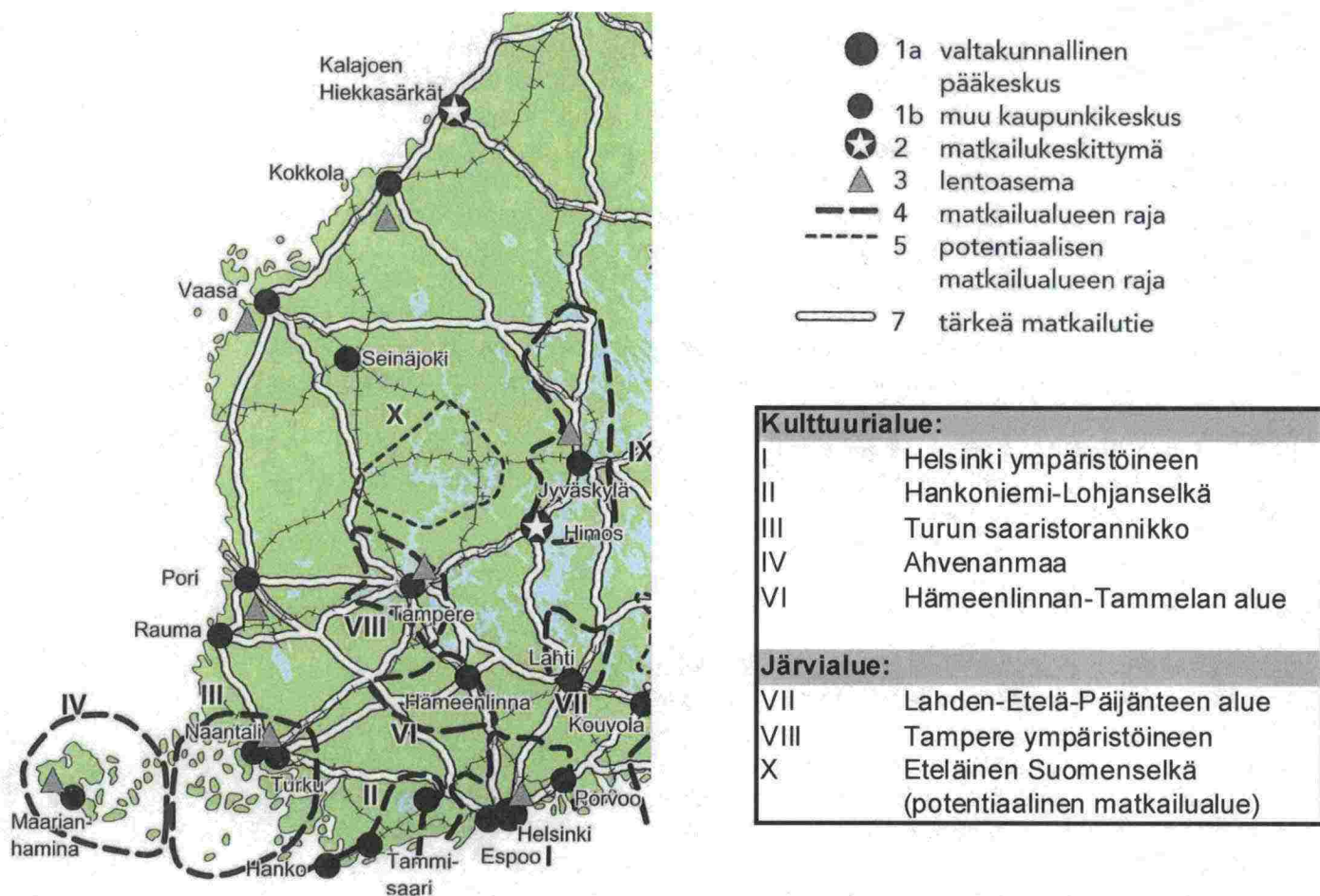
Matkailun aluerakennetta on pyritty useaan kertaan määrittelemään muun muassa matkailun suuralueiden, matkailukeskittymien ja matkailun vetovoimaisuuden kautta. Kuvassa 32 on kuvattu Suomen matkailun suuralueet sekä alueelliset että paikalliset matkailukeskittymät Vuoriston ja Vesterisen (2002, 112) mukaan. Suuraluejako nojautuu Artmanin (1978) jakoon, missä suuralueet muodostettiin luonnonmaantieteellisen aiheluokituksen pohjalta erityisesti luonnonvetovoimatekijöiden analyysiin nojaten. Uudenmaan ja Turun tiepiirit sijaitsevat kulttuurialueella, Hämeen tiepiiri Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen maakuntien osalta järviolueella ja Kanta-Hämeen maakunnan osalta kulttuurialueella. Vaasan tiepiiri kuuluu Pohjanmaan matkailualueeseen. (Vuoristo & Vesterinen 2002, 111-119.)

Kuvassa 33 on kuvattu tarkemmin Suomen matkailun alueellista jäsentymistä Läntisellä yhteistyöalueella. Matkailun aluerakennetta kuvattaessa huomiota on kiinnitetty yksittäisiin attraktioihin, kuten nähtävyyksiin ja tapahtumiin, matkailupalveluihin ja -yrityksiin, matkailukeskuksiin ja -alueisiin, matkailureitteihin sekä tienvarsikohteisiin. Matkailualueiden ja -keskittymien määrittelemisen on kuitenkin aina tulkinnavaraista ja matkailun aluesysteemi on muuttuva. Kuvan 32 perusteella matkailualueet sijaitsevat selvästi etelärannikolla ja järviolueella. Pohjanmaan suuralue jää yksittäisten, pääasiassa rannikkohakuisten matkailukeskusten ja -reittien varaan. (Vuoristo & Vesterinen 2002, 115-120.)



Kuva 32. Suomen matkailun suuralueet sekä paikalliset että alueelliset matkailukeskittymät (Vuoristo & Vesterinen 2002, 112.)

MATKAILU JA MATKAILULIIKENNE TIEHALLINNON LÄNTISELLÄ YHTEISTYÖALUEELLA



Kuva 33. Suomen matkailun alueellinen jäsentyminen Läntisessä Suomessa (Vuoristo & Vesterinen 2002, 119, 121).

Kulttuurialueella on kulttuurivetovoimaa ja -tarjontaa enemmän kuin muualla, joka johtuu alueen asemasta maan historiallisena ja nykyisenä ydinalueena. Sekä kaupungeissa että haja-asutusalueilla on paljon kulttuurikohteita ja tapahtumia. Oman osansa alueen vetovoimaan on tuonut myös voimakkaasti kansainvälistynyt talouselämä. Työmatkailun ohella kulttuurialueella on paljon kongressimatkailua, jota vahvistaa alueella sijaitsevat yliopistot, korkeakoulut ja tutkimuslaitokset. Kulttuurillisten vetovoimatekijöiden lisäksi alueella on paljon luonnonvetovoimaa, kuten saaristorannikko sekä sisämaan järvi-, metsä ja harjualueet. Kulttuurialue luokitellaan Suomen tärkeimmäksi matkailualueeksi sekä matkailijoiden määrän että matkailutulojen perusteella. (Vuoristo & Vesterinen 2002, 125-126.)

Järvi-aluetta luonnehtivat monet perisuomalaisen matkailumaisemien peruspiirteet, kuten metsien ja järvien mosaiikki, pienpiirteissään vaihtelevat korkeussuhteet, näköalavuoret ja komeat harjut sekä kesän ja talven vaihtelu. Luontokohteiden lisäksi alueella on kulttuuripohjaista vetovoimaa. Kulttuurillisesti vetovoimaiset kohteet sijaitsevat luonnollisesti kaupungeissa, joista

osalla on merkitystä myös liike- ja kongressimatkailussa. Alueella on runsaasti kulttuuri- ja taidetapahtumia. (Vuoristo & Vesterinen 2002, 171.)

Pohjanmaan matkailualueelta puuttuu järvi- ja kulttuurialueen tavoin voimakkaat matkailukeskittymät ja -alueet. Alueella sijaitsevat matkailukohteet sijaitsevat hajallaan ja niiden välissä on suurehkoja, vetovoimatekijöiltään melko vaatimattomia seutuja. Alueella kuitenkin sijaitsee vilkkaita matkailukeskuksia ja -vyöhykkeitä, joilla on potentiaalia kehittyä vetovoimaisiksi matkailualueiksi. Pohjanmaalla on tyypillistä matkailun voimakas painottuminen kesäaikaan, koska talvimatkailun edellytykset ovat luonnonmaantieteellisistä syistä varsin rajalliset. (Vuoristo & Vesterinen 2002, 306, 310.)

Eroja alueiden matkailullisessa profiloitumisessa ja vahvuuksissa löytyy edelleen, kun tarkastelua kohdennetaan pienemmälle alueelle. Seuraavassa luvussa tarkastellaan tiepiirien kymmenen maakunnan matkailullisia vahvuuksia maakuntien matkailustrategioiden ja haastatteluiden pohjalta. Luvussa on pyritty löytämään maakunnan keskeiset vahvuudet, joiden kautta alue erottuu muista matkailualueista.

9.2.3 Maakuntatason profiloituminen

Uudenmaan tiepiirin maakunnista Uusimaa profiloituu urbaanina ja kansainvälisenä kohteena, merellisyyden ja kulttuurin maakuntana. Myös liikematkailu on tärkeä osa Uudenmaan matkailua. Itä-Uudellamaalla kulttuuri ja merellisyys nousevat voimakkaimmin alueen matkailussa esiin ja maakunnasta löytyy paljon vanhoja kylämiljöitä sekä merellisiä maaseutukuntia (Itä-Uudenmaan matkailustrategia 2007-2013 2006, 4, 7). Pääkaupunkiseutu ja Uusimaa toimivat porttina Suomeen, mikä on alueen kansainvälinen kilpailuvaltti. Tavoitteena on luoda Uudenmaan alueesta kansainvälisesti kilpailukykyinen matkailualue. (Uudenmaan matkailun kehittäminen 2007-2013 2006, 10.)

Matkailu ei kuitenkaan keskity pelkästään urbaaniuteen. Kaupunkikohteiden lisäksi Uudellamaalla on paljon syrjäisiä ja pieniä luonto-, saaristo- ja maaseutukohteita omine haasteineen. (Haastatteluiden yhteenveto)

Turun tiepiirin maakunnat Satakunta ja Varsinais-Suomi profiloituvat merellisyyden, kulttuurin ja historian kautta. Varsinais-Suomessa saaristo nousee voimakkaimmin esiin. Saariston matkailullisessa hyödyntämisessä nähdään kaksi puolta. Toiset haluaisivat tuotteistaa ja markkinoida saaristoa enemmän kun taas toiset eivät haluaisi saaristoon matkailijoita lainkaan. Saaristossa ei ole kovinkaan paljon majoituskapasiteettia ja valtaosa saaristoalueella sijaitsevista matkailuyrityksistä ovat hyvin pieniä, mikä haittaa osaltaan matkailun kasvattamista alueella. Saariston herkkä luonto ei kestä laajamittaista massaturismia, vaan matkailun tulee olla ohjattua ja matkailun kehittämisessä tulee ottaa huomioon alueen erityispiirteet ja -tarpeet. Saaristosta haetaan ennen kaikkea elämyksiä, hiljaisuutta ja kauniita maisemia. Satakunnassa erilaiset tapahtumat nousevat matkailussa voimakkaasti esille. (Haastatteluiden yhteenveto)

Hämeen tiepiirin kolmen maakunnan Pirkanmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen matkailullisena valttina on erinomainen saavutettavuus. Matkailullisesti Hämeen tiepiirin alueen maakunnat profiloituvat liike-, kongressi- ja kokousmatkailuun. Päijät-Hämeessä korostuu myös urheilumatkailu ja erilaiset tapahtumat. Pirkanmaan alueella painotetaan kaupunki- ja luontokohteiden yhdistämistä saman matkan ja jopa saman päivän aikana ja Päijät-Hämettä markkinoidaan porttina järvi Suomeen. Hämeen matkailullisen vetovoiman nähdään lähtevän maakuntien luontaisesta vetovoimasta. Tampere on kolmanneksi suurin kaupunki, joka on houkutteleva sekä matkailu että asuinalueena. (Haastatteluiden yhteenveto)

Vaasan tiepiirin alueella maaseutu-, luonto- ja perhematkailu nousevat voimakkaimmin esille, joiden kehittämiselle merellinen, maaseutumainen ja jopa erämainen luonto luovat hyvät edellytykset. Alueella sijaitsee Suomen ainoa maailman luonnonperintökohde, Merenkurkun saaristo. Kulttuurin, historian ja luonnon lisäksi alueen matkailussa panostetaan pohjalaisuuteen sekä kaikkien näiden elementtien yhdistämiseen. Alueella on paljon pieniä luonto- ja maaseutukohteita hajallaan ja niiden saavutettavuus joukkoliikenteellä on huono. Oman auton käyttö korostuu Vaasan tiepiirin alueella huomattavasti voimakkaammin kuin muissa Läntisen yhteistyöalueen tiepiireissä. (Haastatteluiden yhteenveto)

9.3 Tuotteistaminen ja markkinointi

Pelkkä kaunis luonto tai maisema ei yksinään riitä tekemään mistään alueesta matkailukohdetta. Yksi matkailun kehittymisen ja kasvun perusedellytyksistä on olemassa olevan tarjonnan tuotteistaminen ostettavaan muotoon. Vetovoimaisten kulttuuri- ja luonnonympäristöjen ympärille on luotava tarvittavat palvelut, kuten ravitsemus-, majoitus- ja ohjelmapalveluita. Suomen matkailussa tuotteistamisessa tulee keskittyä suomalaisuuteen ja suomalaiseen kulttuuriin sekä matkailualueen tai -kohteen omiin vahvuuksiin ja vetovoimatekijöihin. Onnistuneen tuotteistamisen avulla pystytään erottumaan kilpailijoista ja houkuttelemaan uusia matkailijoita. Tuotteistamisen perusedellytyksenä on tunnistaa potentiaaliset asiakkaat ja kehittää tuotteistamista asiakaslähtöiseen suuntaan. (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013 2006, 42; Vuoristo & Vesterinen 2002, 15.)

Kaikissa tiepiireissä nähdään edelleen olevan haasteita sekä tuotteistamisessa että markkinoinnissa samoin kuin alueen voimakkaamassa profiloinnissa. Aina alueen omia vetovoimatekijöitä ei tiedosteta tai niiden ei nähdä olevan matkailijoiden mielestä tarpeeksi houkuttelevia. Oman alueen vahvuudet ja vetovoimatekijät tulee tiedostaa ja tehdä niistä myytäviä tuotekokonaisuuksia. Tuotekokonaisuudet tulee miettiä kohderyhmittäin ja tehdä täsmä markkinointia. (Haastatteluiden yhteenveto)

Myös Suomen matkailustrategiassa (2006, 15) korostetaan markkinoinnin, erityisesti kansainvälisen markkinoinnin tehostamista ja monipuolistamista.

Valtakunnan tasolla tulee kehittää maan omaleimaisuuteen ja erilaisuuteen perustuva maakuva sekä etsiä vetovoimaisimmat matkailualueet joiden kehittämiseen panostetaan. Laajan yhteistyön lisäksi tuotteistamisessa ja markkinoinnissa tarvitaan yhteistyötä myös pienemmällä aluetasolla. Läntinen yhteistyöalue nähdään yhteistyöalueena hyvänä, koska se on tarpeeksi laaja. Laajoilla yhteistyöalueilla on omat etunsa, mutta myös pienimuotoisempaa yhteistyötä tarvitaan, esimerkiksi yksittäisten yritysten, kuntien ja maakuntien kesken. Yhteistyön etuna nähdään muun muassa resurssien tehokkaampi käyttö sekä toimijoiden mahdollisuus erikoistua ja keskittyä omaan vahvuuteensa. Yhteisen markkinoinnin kautta myös pienemmät matkailukohteet ja -yritykset, joilla ei muuten olisi resursseja voimakkaaseen markkinointiin, saavat näkyvyyttä. Matkailun parissa toteutettavat hankkeet nähdään hyvänä, koska tällöin voi keskittyä hankkeen sisältöön paremmin kuin muuten olisi mahdollisuuksia. Parhaimmillaan hankkeet voivat aikaansaada jatkuvan yhteistyömuodon, joka jatkuu myös hankkeen loputtua. (Haastatteluiden yhteenveto)

Toisaalta on hyvä, että tuotteistamisessa on edetty varovasti, jonka ansiosta luonto on säilynyt. Tästä voi olla tulevaisuudessa apua, kun matkailijat hakevat puhtautta ja aitoutta. Matkailussa tulee hyödyntää luontoa paremmin ja ns. "vihreää" matkailua. Tuotteistamisessa ja markkinoinnissa tulee ottaa huomioon, että asiat, kuten rauhallisuus ja luonto voivat näyttäytyä ulkomaalaisille eri tavalla kuin suomalaisille. Markkinoinnissa internetin hyödyntäminen on keskeistä, koska sen avulla voidaan saavuttaa potentiaalisia matkailijoita ympäri maailmaa. Markkinointia tulee tehdä myös vähintään englanninkielellä. (Haastatteluiden yhteenveto)

Hyvä ja oikein kohdistettu tuotteistaminen ja markkinointi luovat matkailukohteelle enemmän näkyvyyttä ja kasvattavat matkailijamääriä mikä taas vaikuttaa saavutettavuuteen positiivisesti kun kasvaneiden matkailijavirtojen myötä liikenneyhteydet paranevat. Liikenteen harjoittajat ovat valmiita luomaan uusia yhteyksiä, jos alueelle on potentiaalisia tulijoita. Liikenteenharjoittajat eivät kuitenkaan tee mitään itse matkailukohteen houkuttelevuuden hyväksi, vaan he toimivat vain yhteyksien luojina. (Haastatteluiden yhteenveto)

9.4 Yhteistyö

Yhteistyön tekeminen on ensimmäinen, mikä nousee matkailun kehittämisessä esille. Jotta matkailua voidaan kehittää kestävällä pohjalla, tarvitaan julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä (Borg, Kivi & Partti 2002, 11), missä on tärkeää luoda kaksisuuntainen ja molempia osapuolia hyödyntävä kumppanuusajattelu. Esimerkkinä julkisen ja yksityisen sektorin välisestä yhteistyöstä matkailusektorilla ovat matkailun asiantuntijaryhmät, joissa julkisen sektorin ja yrittäjien edustajat tapaavat ja sopivat linjauksista säännöllisesti. Tärkeää on löytää yhteisiä päämääriä ja keinoja, joilla matkailuelinkeinoa kehitetään eteenpäin. Yhteistyön tulee toimia eri tasoilla hallin-

nollisista rajoista piittaamatta. (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013 2006, 37.)

Julkisen vallan panostusta matkailuun kaivataan erityisesti siitä syystä, että matkailusektori on pirstoutunut. Matkailun kehittämiseen tulee olla julkisen vallan puolella aitoa kiinnostusta ja sen tulee asettaa tavoitteita ja seurata tavoitteiden toteutumista. Toisaalta matkailu nähdään elinkeinona siinä missä muutkin eikä se voi toimia pelkästään julkisella tuella. Yhteistyöllä voidaan paremmin saada oma ääni kuuluviin ja vaikuttaa tehokkaammin esimerkiksi päättäjiin, kun toimitaan "yhtenä rintamana". (Haastatteluiden yhteenveto)

Julkisen ja yksityisen toimijan välisestä yhteistyöstä on esimerkkinä public-private partnership (PPP) -ajattelu, jossa korostuu erityisesti partnership- eli kumppanuusajattelu. Yhteistyö on tavoitteellista toimintaa ja päämäärät ovat molempia osapuolia hyödyttäviä. Toimintamallista koituu monia hyötyjä molemmille osapuolille. Se muun muassa luo paremmat edellytykset entistä laajempien ja monimuotoisempien hankkeiden toteuttamiseen sekä mahdollisuuden hyödyntää molempien osapuolien taloudellisia resursseja sekä osaamista entistä tehokkaammin. Toimintatavassa korostuu erityisesti toimijoiden välinen luottamus ja se vaatii yhdessä laadittuja pelisääntöjä. (Public-private partnership 1997, 7, 17; Suomen kuntaliitto 2007.)

9.5 Tärkeimmät liikenneyhteydet ja liikenteen solmupisteet

9.5.1 Kansalliset liikenteen solmupisteet

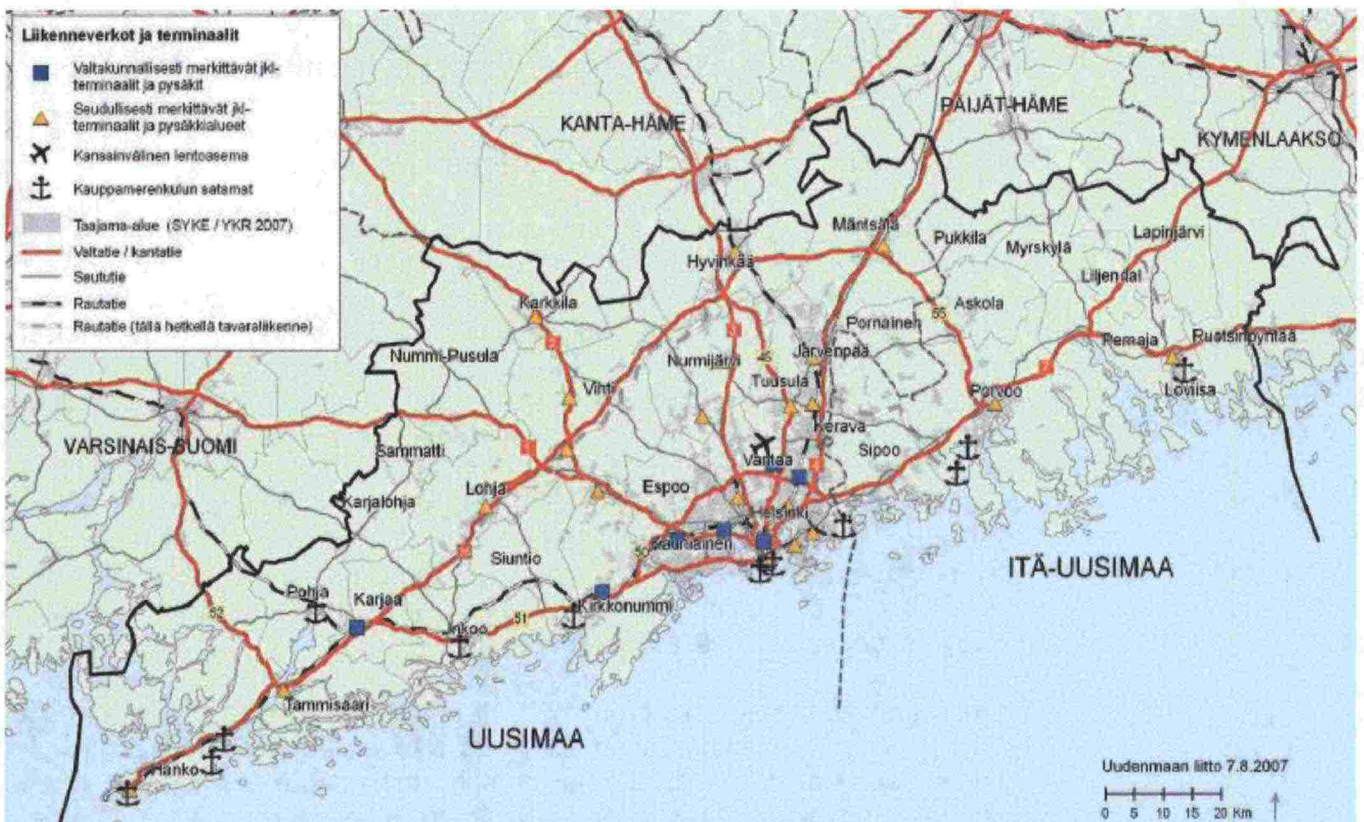
Läntiselle yhteistyöalueelle sijoittuu merkittävä osa Suomen pääväylistä ja suurimmista kasvukeskuksista, jotka toimivat sekä kansallisen että kansainvälisen liikenteen solmukohtina. Matkailijavirrat näkyvät selvästi tärkeimpien reittien ja yhteyksien liikennevolyyymeissa sekä liikenteen solmupisteissä matkailun sesonkiaikoina, kuten kesällä ja jouluna (Suomen matkailutiet 1992, 8). Paikalliset tapahtumat nostavat alueellisesti liikennemääriä. Jotta liikenne sujuisi joustavasti suurten tapahtumien yhteydessä, tulee eri liikennemuotojen tehdä yhteistyötä liikenteen järjestämiseksi. Ruuhkia aiheuttavat matkailijoiden lisäksi muut teillä liikkuvat, kuten työmatkalaiset ja elinkeinolämän kuljetukset. Satamiin ja lentoasemille johtavat suorat rautatieyhteydet vähentävät ruuhkia, kun tavarakuljetuksia voidaan siirtää tieliikenteestä raiteille. Myös matkailijoita houkuttelevat suorat ja toimivat juna- ja linja-autoyhteydet satamiin ja lentoasemille.

Läntisellä yhteistyöalueella on myös lautta-, lossi- ja yhteysalusliikennettä ja -väyliä, pääosin saaristossa, mutta myös sisävesillä. Saaristossa kulkuyhteydet paikasta toiseen ovat rajoitetumpia kuin mantereella, jolloin liikenneyhteyksien: tieverkon, lossien ja lauttojen, yhteysalusten ja veneväylien vaikutus matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiin korostuu (Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma 2003, 15). Joissain tapauksissa maa- ja vesireittien yhteiskäyttö on hankalaa, koska ne on rakennettu pienissä osissa ja eri aikoina. Näin ollen niiden yhdistävyys, käyttötarkoitus, kunto ja ylläpito vaihtelevat. Kaikkia reittejä ei ole myöskään rakennettu palvelemaan matkailijoiden ja matkailuelinkeinon tarpeita. (Keski-Pohjanmaan matkailustrategia 2007-2013 2006, 33.)

9.5.2 Uudenmaan tiepiiri

Pääkaupunkiseutu on sekä valtakunnallisesti että kansainvälisesti Suomen liikenteellinen solmukohta. Enemmistö Suomeen saapuvista ulkomaisista lento- ja laivamatkustajista saapuu maahan Uudenmaan kautta (Konttinen 2006, 47). Koko maan kannalta on tärkeää, että yhteydet toimivat sujuvasti ja häiriöttömästi sekä valtakunnan eri osista kansainvälisen liikenteen terminaaleihin että päinvastoin (Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2007, 16).

Pääkaupunkiseudulta lähtevät valtakunnan tärkeimmät ja vilkkaimmin liikennöidyt väylät ja yhteydet niin tie-, raide- kuin lentoliikenteessä muualle Suomeen. Uudenmaan tiepiirin alueella liikennevirrat ovat huomattavasti suurempia muuhun maahan verrattuna. Pääkaupunkiseudun tieverkon ruuhkat vaikuttavat myös valtakunnalliseen linja-autoliikenteeseen. Helsinki-Vantaan lentoasema on yksi Euroopan nopeimmin kasvavista gateway- eli kauttakulkuasemista, mihin vaikuttaa Suomen sijainti Euroopasta Aasiaan ja Intiasta Amerikkaan kulkevien lentoreittien risteyskohdassa (Finavia 2008, 16). Helsingin ja Pietarin välisen ratayhteyden parantuminen ja matka-ajan lyhentyminen tulee lisäämään matkailijamääriä kaupunkien välillä.



Kuva 34. Liikenneverkko Uudenmaan tiepiirin alueella (Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2007, 26).

Raideliikenteessä liikenne on vilkasta, jonka seurauksena Helsingin rautatieasema on käynyt ahtaaksi. Aamu- ja iltapäiväruuhkien aikaan ei voida lisätä yhtään junavuoroja vaikka tarvetta olisi etenkin lähiliikenteessä ja joillain yhteyksillä myös kaukoliikenteessä. Pienikin häiriö lähiliikenteessä säteilee helposti laajalle lähiliikenteeseen sekä joissain tapauksissa myös kaukojunien lähtöihin ja saapumisiin. Uusien raiteiden rakentaminen Helsingin asemalle on mahdotonta tilan puutteen vuoksi. Lisäkapasiteettia tarvittaisiin myös Helsinki-Riihimäki välille sekä rantaradalle Turun ja Helsingin välille. Ratakapasiteetin puute on este matkustajaliikenteen kasvulle raideliikenteessä. Suora raideyhteys Helsinki-Vantaalle tulee toteutumaan Kehäradan valmistuttua, mikä parantaa oleellisesti lentoaseman saavutettavuutta. (Haastatteluiden yhteenveto)

Itä-Uusimaa on helposti saavutettavissa, koska se sijaitsee lähellä pääkaupunkiseutua ja sen vilkkaasti liikennöityjä lentoasemia ja satamia. Itä-Uudeltamaalta puuttuu henkilöraideliikenne, mutta linja-autoliikenne on tiheää. Itä-Uudenmaan alueella kauttakulkuliikenne on vilkasta, kun esimerkiksi Venäjältä Suomeen tulevat matkailijat ja elinkeinoelämän kuljetukset täyttävät tiet. (Itä-Uudenmaan matkailustrategia 2007-2013. Toimintasuunnitelma 2007-2010 2006, 5, 21-22.)

9.5.3 Vaasan tiepiiri

Vaasan tiepiirin alueella sijaitsee lentoasemat Vaasassa, Seinäjoella sekä Kruunupyssä. Kansainvälisen matkailun näkökulmasta keskeisessä asemassa on lentoasemien reitti- ja tilausliikenteen lisääminen esimerkiksi halpalentoyhtiöiden tarjonnalla sekä Pohjanlahden laivaliikenteen jatkuminen (Keski-Pohjanmaan matkailustrategia 2007-2013 2006, 33; Pohjanmaan maakunnan matkailustrategia vuosille 2003-2006, 9). Vaasan satama on tiepiirin alueella sijaitseva ainoa merkittävä matkustajaliikennesatama. Muut alueen satamat ovat keskittyneet lähinnä tavaraliikenteeseen. (Pohjanmaan maakuntaohjelma 2007-2010, 10.) Raideliikenteen heikkoutena ovat huonot poikittaisyhteydet (Pohjanmaan maakuntaohjelma 2007-2010, 10).

Vaasan tiepiirin alueen läpi kulkee Suomen päärata Helsingistä Rovaniemelle, joka mahdollistaa toimivat ja nopeat junayhteydet etelään ja pohjoiseen. Seinäjoen asema raideliikenteessä on kautta aikain ollut hyvä, koska se on risteysasema. Junayhteydet Vaasaan nähdään toimivan "jotenkuten". (Haastattelujen yhteenveto)

Tieliikenteessä Vaasan tiepiirin alueella yhteydet etelä-pohjoissuunnassa kuin myös itä-länsisuunnassa ovat tärkeitä ja alueella on paljon läpikulkuliikennettä sekä jonkin verran poikittaisliikennettä. Tie-liikenteessä tulee kiinnittää huomiota myös alemman tieverkon kapasiteettiin ja sujuvuuteen, koska etäisyydet ovat pitkiä ja myös alemman tieverkon varrella sijaitsee paljon matkailukohteita ja -keskittymiä. Liik-kumiseen tarvitaan lähes poikkeuksetta omaa autoa, etenkin kesäisin. (Haastattelujen yhteenveto)



Kuva 35. Liikenneverkko Vaasan tiepiirin alueella.

9.5.4 Hämeen tiepiiri

Hämeen tiepiiri eroaa muista Läntisen yhteistyöalueen tiepiireistä maantieteellisesti siinä, että Hämeen tiepiiri sijaitsee kokonaan sisämaassa. Alueella on kuitenkin paljon sisävesiliikennettä ja osa matkailukohteista sijaitsee vesireittien varrella. Tampereen alue on Suomen vilkkain sisävesiristeilyalue. Alueella risteilee vuosittain noin 120 000 matkustajaa. (Suomen hopealinja 2009.)

Hämeen tiepiirissä sijaitseva Tampere-Pirkkalan lentoasema on valtakunnan kolmanneksi liikennöidyin ja kansainvälisellä liikenteellä mitattuna toiseksi liikennöidyin. Raideliikenteessä Tampereen ja Helsingin välinen rataosuus on Suomen liikennöidyin. Junayhteyksiä ja matkustajia kulkee paljon myös Lahteen. Hämeen tiepiirin suurimmat kaupungit sijaitsevat risteyskohdissa ja niiden läpi kulkee nopeita valtakunnallisia maantie- ja rautatieyhteyksiä, mikä takaa hyvät yhteydet sekä pohjois-etelä että itä-länsi suunnassa. (Hämeen maakuntaohjelma 2007-2010 2007, 13, 41)



Kuva 36. Liikenneverkko Hämeen tiepiirin alueella.

9.5.5 Turun tiepiiri

Kansainvälisen matkustajaliikenteen kannalta Turun tiepiirin tärkeimmät yhteydet ovat laivalla tai lentäen Turkuun. Turun lentoaseman lisäksi alueella on lentoasema Porissa, jonka merkitys kansainvälisessä matkailussa on Turun lentoasemaan verrattuna vähäinen (kuva 6). Turun satama on matkustajamäärillä mitattuna Suomen toiseksi vilkkain satama ja yhteydet Ruotsiin ovat hyvät. Alueella on myös paljon kotimaan rannikkovesiliikennettä (kuva 8).

Tieliikenteessä tärkeimmät yhteydet ovat pääväylät etelään ja pohjoiseen sekä sisämaahan. Turusta kulkee hyvät linja-auto- ja junayhteydet Helsinkiin ja Tampereelle. Raideliikenteessä myös Porin ja Tampereen sekä Turun ja Helsingin väliset rautatieyhteydet nähdään tärkeinä. (Satakunnan maakuntaohjelma 2007-2010, 29; Varsinais-Suomen maakuntaohjelma 2005-2008, 33.)



Kuva 37. Liikenneverkko Turun tiepiirin alueella.

Saaristo- ja meriliikenne hallitsevat voimakkaasti Turun tiepiirin alueen matkailua ja matkailuliikennettä, mikä asettaa omat haasteensa matkailun kehittämiselle. Saariston rengastie nähdään tärkeimpänä reittinä saaristossa. Saariston eri osia yhdistävää poikittaisliikennettä tulisi kehittää ja saariston rengastiestä tulisi saada ympärivuotinen matkailureitti (Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma 2003, 16, 21.) Ongelmana saariston yhteysalusliikenteessä on palvelutasomäärittelyn puuttuminen sekä lyhytjänteinen rahoitus, mistä seuraa epävarmuutta matkojen ja kuljetusten palvelutason kehittymisessä. Tämä hankaloittaa matkailun pitkäjänteistä kehittämistä. (Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen 2009, 9.)

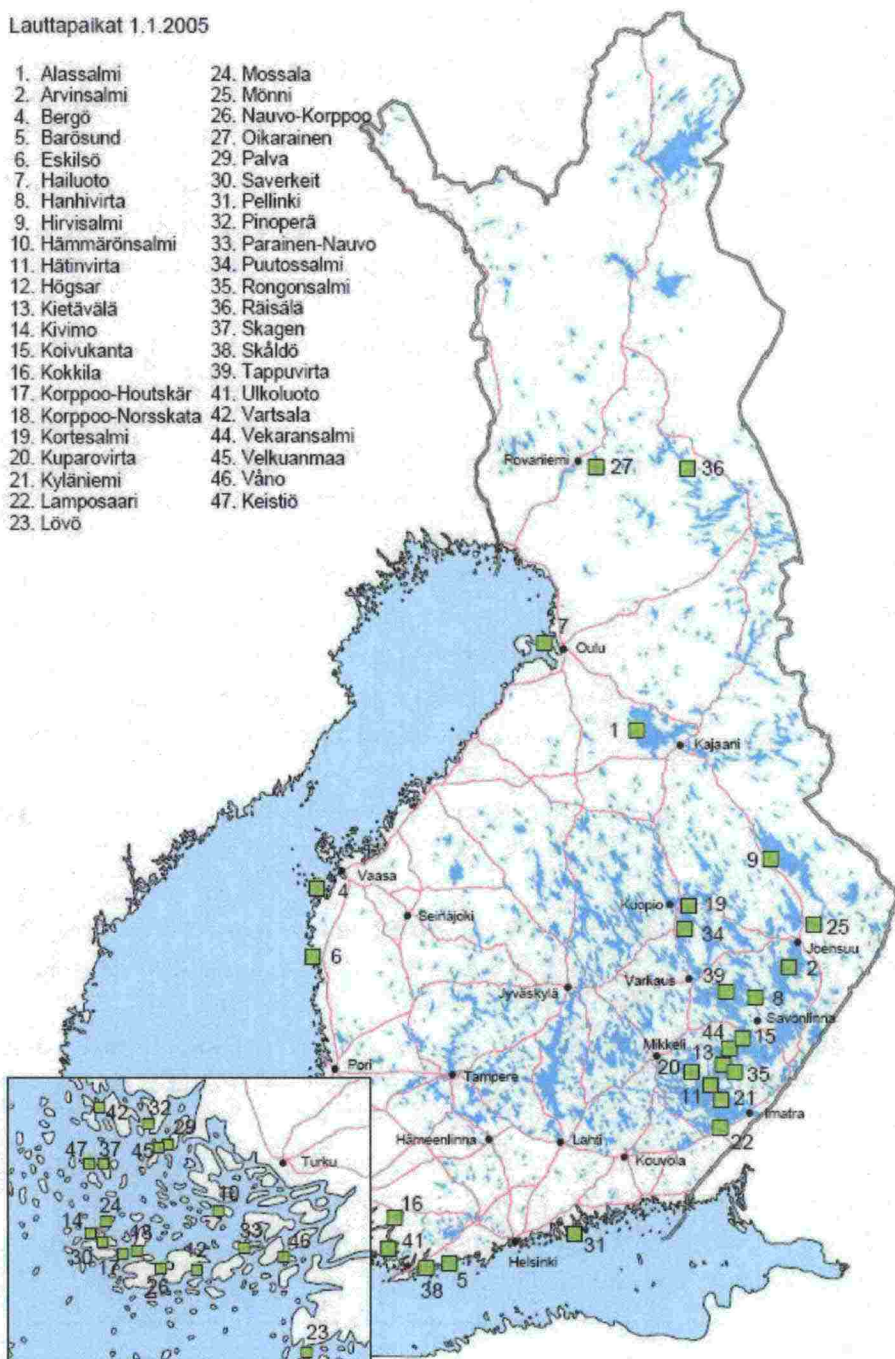
Saariston rengastien viimeisen pätkän Iniö-Houtskarlin muuttuminen maantielauttayhteydeksi helpottaa saariston markkinointia. (Haastatteluiden yhteenveto)

MATKAILU JA MATKAILULIIKENNE TIEHALLINNON LÄNTISELLÄ YHTEISTYÖALUEELLA

Tiehallinto vastaa tilaajana maantielauttaliikenteestä ja Merenkulkulaitos yhteysalusliikenteestä. Maantieverkolla sijaitsevat lautat liikennöivät Tiehallinnon lukuun ja ovat maksuttomia. Valtaosan palveluista tuottavat Destia Oy ja Varustamoliikelaitos Finstashtip, mutta yhteysalusliikenteessä on myös yksityisiä yrityksiä. Liikenne keskittyy pääosin Lounais-Suomen saaristoalueelle sekä Itä-Suomen järviolueille (kuva 38). (Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen 2009, 9, 19-21.)

Lauttapaikat 1.1.2005

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1. Alassalmi | 24. Mossala |
| 2. Arvinsalmi | 25. Monni |
| 4. Bergö | 26. Nauvo-Korppoo |
| 5. Barösund | 27. Oikarainen |
| 6. Eskilsö | 29. Palva |
| 7. Hailuoto | 30. Saverkeit |
| 8. Hanhivirta | 31. Pellinki |
| 9. Hirvisalmi | 32. Pinoperä |
| 10. Hämmärönsalmi | 33. Parainen-Nauvo |
| 11. Hätinvirta | 34. Puutossalmi |
| 12. Högsar | 35. Rongonsalmi |
| 13. Kietävälä | 36. Räisälä |
| 14. Kivimo | 37. Skagen |
| 15. Koivukanta | 38. Skäldö |
| 16. Kokkila | 39. Tappuvirta |
| 17. Korppoo-Houtskär | 41. Ulkoluoto |
| 18. Korppoo-Norsskata | 42. Vartsala |
| 19. Kortessalmi | 44. Vekaransalmi |
| 20. Kuparovirta | 45. Velkuanmaa |
| 21. Kyläniemi | 46. Väno |
| 22. Lamposaari | 47. Keistö |
| 23. Lövä | |



Kuva 38. Lauttapaikat Suomessa (Tiehallinto 2009a).

Yhteenveto:

- Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen saavutettavuus on hyvä, paikoin jopa erinomainen. Saavutettavuudessa on eroja alueiden välillä ja sen mukaan missä mittakaavassa saavutettavuutta tarkastellaan.
- Yhtenä saavutettavuuden mittarina pidetään sitä, miten hyvin Helsinki on saavutettavissa tai lähin suurin keskus, mistä on jatkoyhteydet muualle Suomeen tai Suomen rajojen ulkopuolelle.
- Venäjä ja muut Itä-Euroopan maat ovat potentiaalisia matkailun lähtöalueita niiden taloudellisen kasvun ja elintason nousun myötä. Erityisesti puolalaisten matkailijoiden uskotaan lisääntyvän tulevaisuudessa.
- Venäläiset ovat suurin ulkomailta Suomeen tuleva matkailijoiden ryhmä.
- Tiehallinnon Läntinen yhteistyöalue on matkailullisesti monipuolinen ja laaja alue. Uudenmaan ja Turun tiepiirit sijaitsevat kulttuurialueella, Hämeen tiepiiri järviolueella ja Vaasan tiepiiri Pohjanmaan matkailualueella.
- Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella on monenlaista ympäristöä ja lukuisia matkailukohteita aina suurista kaupunkikohteista pieniin maa-seutu- ja luontokohteisiin.
- Vesi on keskeinen elementti alueen matkailussa. Saaristo on matkailullisesti tärkeä koko rannikon alueella ja myös sisävesiliikenne on vilkasta. Kulttuuri ja historia ovat myös tärkeitä alueen matkailussa. Alueella järjestetään paljon erilaisia tapahtumia, kuten musiikki- ja urheitahtumia.
- Yksi matkailun kehittymisen ja kasvun perusedellytyksistä on olemassa olevan tarjonnan tuotteistaminen ostettavaan muotoon.
- Tuotteistamisessa ja markkinoinnissa tulee hyödyntää enemmän luontoa ja nostaa esiin Suomen erityispiirteitä sekä tehdä yhteistyötä eri toimijoiden kesken.
- Matkailussa tulee tehdä yhteistyötä julkisen ja yksityisen sektorin välillä. Tulee löytää yhteisiä päämääriä ja keinoja, joilla matkailuelinkeinoa kehitetään eteenpäin.
- Tiehallinnon Läntiselle yhteistyöalueelle sijoittuu merkittävä osa Suomen pääväylistä ja suurimmista kasvukeskuksista, jotka toimivat sekä kansallisen että kansainvälisen liikenteen solmukohtina.
- Tiehallinnon Läntisellä yhteistyöalueella on myös paljon lautta-, lossi- ja yhteysalusliikennettä ja -väyliä, pääosin saaristossa, mutta myös sisävesillä.
- Yhteyksien tulee toimia sujuvasti ja häiriöttömästi sekä valtakunnan eri osista kansainvälisen liikenteen terminaaleihin että päinvastoin.
- Enemmistö Suomeen saapuvista lento- ja laivamatkustajista saapuu maahan Uudenmaan kautta.

10 TIEHALLINNON JA TULEVIEN ELYJEN MAHDOLLISUUDET MATKAILULIIKENTEEEN EDISTÄMISEKSI

10.1 Hallinnolliset haasteet ja mahdollisuudet

Liikenneviraston ja ELYjen perustamisen myötä valtionhallinnossa tapahtuu suuria muutoksia. Liikennevirasto kokoaa yhteen liikenteen infrastruktuurivirastoja ja ELYn puitteissa tiepiirit, lääninhallitusten liikenneosastot, TE-keskukset ja ympäristökeskukset tulevat samaan organisaatioon. Uudistusta valmisteltaessa on tuotu esiin tarve maakuntien liittojen roolin lisäämiselle. Kaupunkien ja kuntien merkitys on luonnollisesti tärkeä jatkossakin.

Uudistuksen myötä ELY-keskusten ohjauksessa siirrytään matriisimaiseen toimintatapaan. Vuoden 2010 alusta kukin substanssiministeriö vastaa toiminnan sisällöllisestä ohjauksesta, ja työ- ja elinkeinoministeriö resurssiohjauksesta. Vaalikausittain laaditaan valtakunnallinen strategia-asiakirja ja sen pohjalta ELYt valmistelevat - maakuntien kanssa neuvotellen - strategiset tulossopimukset. Tarvittaessa laaditaan lisäksi vuotuiset toiminnalliset tulossopimukset. Jatkossa siten liikenne- ja viestintäministeriöllä on rooli strategia-asiakirjan ja strategisen tulossopimuksen valmistelussa, ja Liikennevirasto puolestaan ohjaa ELYjä toiminnallisten tulossopimusten kautta. Matriisimaisen ohjausjärjestelmän on epäilty olevan varsin mutkikas ja hallinnollisia resursseja sitova.

Matkailu tai matkailuliikenne ei muodosta erillistä politiikkaa tai toimintoa, vaan on osa liikenne-, elinkeino-, ympäristö-, sosiaali- ja aluepolitiikkaa. Matkailun ja matkailuliikenteen kehittämistä valtion näkökulmasta ohjaa poliittinen tahtotila, joka määrittää edellä mainituissa strategisissa asiakirjoissa.

Matkailu- ja matkailuliikenne sivuaa kaikkien tulevien ELYjen liikenteen, elinkeinojen ja ympäristön vastuualueita ja synergiaetuja tultaneen löytämään. Liikenteen vastuualueen sisällä tiepiirien ja lääninhallitusten liikenneosastojen väliset synergiaedut ovat huomattavia. Maakunnalliset liitot ovat asettaneet eriasteisia tavoitteita matkailun kehittämiseksi, mikä saattaa tukea myös ELYjen toimintaa.

Valtion tuottavuusohjelma koskee koko valtionhallintoa ja siten myös ELYjä. Liikennehallinnossa on jo 1990-luvulta toteutettu mittavia tehostamistoimia, mutta vaarana on, että tuottavuusohjelman soveltamisen myötä resurssit nykyisten tiepiirien ja lääninhallitusten liikenneosastojen osalta vähenevät niin paljon, että operatiivisen toiminnan ohella myös kehittäminen vaarantuu. Siten vaikka tahtotilaa matkailun ja matkailuliikenteen kehittämiseksi olisikin, resurssit eivät välttämättä riitä tahtotilan toteuttamiseen. Avainasemassa on työ- ja elinkeinoministeriö, joka määrittelee ELYjen toimintaresurssit.

10.2 Matkailuliikenne on osa muuta liikennettä

Selvityksen toimeksiannon mukaan tarkastelun kohteena ovat kaikki liikennemuodot, mutta pääpaino on Tiehallinnon tehtävissä. Toimeksiannon periaatetta noudattaen tässä luvussa luodaan vielä lyhyt katsaus Tiehallinnon keinoihin. Tiehallinnon keinot eivät kuitenkaan yksinään riitä, mihin palataan seuraavassa luvussa.

Huomattava osa tieverkolla liikkumisesta on tavalla tai toisella matkailusektorin vaikutuspiirissä. Näin ollen matkailuliikenteeseen vaikutetaan samoilla toimenpiteillä kuin muuhun liikenteeseen. Matkailun ja Tiehallinnon välistä suhdetta voidaankin lähestyä Tiehallinnon yleisistä toimintalinjauksista ja tehtävistä, joista nostetaan esille ne seikat, jotka muodostavat matkailun ja Tiehallinnon vuorovaikutuksen ydinalueen.

Ohjausryhmässä tieverkon kunnossapito, opastus ja informaation jakaminen sekä tien päällä että internetissä nousivat esiin tärkeimpinä keinoina, joilla Tiehallinto voi edistää matkailuliikennettä.

Tienpidossa tulee ensisijaisesti keskittyä nykyisten yhteyksien kehittämiseen ja kunnossapitämiseen. Koska matkailukohteita sijaitsee hajallaan ympäri Suomea sekä syrjäisillä paikoilla että suurten kaupunkien keskustoissa, tulee vähäliikenteinen tiestö pitää riittävään hyvässä kunnossa sekä varmistaa vilkasliikenteisten teiden toimivuus ja turvallisuus sekä sujuva matkanteko.

Tiehallinto voi lisätä kevyen liikenteen houkuttelevuutta lisäämällä kevyen liikenteen väyliä ja huolehtimalla jo olemassa olevien väylien kunnosta sekä turvaamalla riittävät liityntäpysäköinnit pyörille. Selkeät opasteet helpottavat liikkumista pyörällä. Tiehallinto vastaa yhdessä kuntien kanssa kevyen liikenteen opasteiden ylläpidosta. Pyöräilyväyliä kehittämällä parannetaan myös liikenneturvallisuutta.

Tiehallinto kehittää opastuksen ja viitoituksen tasoa koko ajan yhteistyön voimin. Alueellisissa opastussuunnitelmissa, jotka tehdään sidosryhmäyhteistyönä, voidaan ottaa paremmin huomioon tienkäyttäjien ja palvelujen tarjoajien tarpeet sekä paikalliset olosuhteet kestäviin ja tasapuolisiin viitoitusratkaisuihin pääsemiseksi. Jokaisen tiepiirin alueelle tulee saada valmiiksi alueelliset opastussuunnitelmat. Alueellisia opastussuunnitelmia voidaan tehdä myös maakuntaa pienemmällä tasolla, kuten seutu- tai kuntatasolla.

Tiehallinto kerää monipuolisesti tietoa kelistä ja liikenteestä, jota välitetään muun muassa radioasemille ja lisäarvopalveluiden tuottajille sekä Tiehallinnon omille internetsivuille (www.tiehallinto.fi/alk). Tienpäällä ajantasaista sää- ja liikennetietoa voidaan välittää informaatiotaulujen kautta. Informaatiotaulujen kautta voidaan välittää myös muuta ajantasaista tietoa, kuten jäljellä oleva matka-aika johonkin tiettyyn kohteeseen, kuten lentoasemalle. Tiehallinto ilmoittaa tietöistä sekä ottaa niiden aikataulussa huomioon suuret tapahtumat ja niiden aiheuttamat liikennevirrat. Tiehallinto tarjoaa myös vaihtoehtoja pääreiteille suurten matkailuvirtojen aikaan sekä ilmoittaa mihin aikaan ja missä on odotettavissa ruuhkia. Vaihtoehtoisista reiteistä kaivataan informaatiota myös muissa tapauksissa kuin suurten liikennevirtojen aikaan.

Ajantasaisen tiedon tuottamisen ja jakamisen lisäksi Tiehallinto välittää tietoa matkailijoille myös ennen matkaa. Tiehallinnolla on useita matkailuaiheisia sivustoja internetistä, mutta keli- ja liikennetietoa käsittelevää sivustoa lukuun ottamatta, ne ovat monille tuntemattomia. Sähköisesti jaettavan tiedon merkitys korostuu koko ajan enemmän ja matkailijat käyttävät yhä enemmän erilaisia mobiilipalveluja matkansa aikana.

Tienvarsimaisemalla on merkitystä matkailureitin valinnassa. Tiehallinto voi vaikuttaa tienvarsimaiseen muun muassa joka vuosi tehtävillä tienvarsiniitoilla, vesakoinnilla sekä osallistumalla maisemanhoito-ohjelmiin. Tienvarsimaisemia siistimällä parannetaan myös liikenneturvallisuutta, kun näkyvyys paranee. Tienvarsimaiseman lisäksi tiestön yleisellä siisteydellä on vaikutusta matkailuun ja matkailuliikenteeseen. Yleiseen siisteyteen vaikuttavat tienvarsimaiseman lisäksi muun muassa opasteiden ja levähdysalueiden laatutaso sekä tieverkon kunto.

Yhteistyön merkitys matkailun ja matkailuliikenteen kehittämisessä on keskeistä. Tiehallinnossa on tehostettu Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon välistä vuorovaikutusta muun muassa nimeämällä matkailuyhdyshenkilö jokaiseen tiepiiriin. Tiehallinto on mukana valtakunnallisessa matkailutyöryhmässä, joka on toiminut vuodesta 2004 lähtien ja jonka vetovastuu on Lapin tiepiirillä. Yhteistyötä on tehty myös aluetasolla Lapissa, Keski-Suomessa ja Läntisellä yhteistyöalueella. Matkailu on otettu mukaan myös omana teemanaan Tiehallinnon seminaareissa, kuten liikenneturvallisuuspäivillä.

Jo pienillä toimenpiteillä voidaan saada suuria muutoksia aikaan, kuten kohdistetuilla toimenpiteillä, joita voivat olla tiettyjen teosuuksien laatutason tarkistaminen ennen suuria matkailuvirtoja tai huomioimalla suuret matkailuvirrat tietöiden aikatauluissa.

Taulukko 2. Tiehallinnon keinoja matkailuliikenteen edistämiseksi.

	Tarkennetut toimenpiteet	Esimerkkejä keinoista
Yhteistyö	Valtakunnan ja aluetasolla	Valtakunnallinen matkailutyöryhmä Läntisen yhteistyöalueen matkailuryhmä Tienpidon ja elinkeinoelämän foorumi
Tieverkon kunto	Talvihoito Päällystettyjen teiden ylläpito Sorateiden hoito ja ylläpito Siltojen hoito ja ylläpito Liikenneympäristön hoito ja parantaminen Varusteet ja laitteet	Auraus, liukkauden torjunta, liikennemerkkien ja opasteiden puhdistus Teiden pinnan ja rakenteen ylläpito, kevyen liikenteen väylät Varmistetaan pinnan tasaisuus, kiinteys ja pölyämättömyys Siltojen liikenneturvallisuuden ja kantavuuden varmistaminen, vuositarkastukset Väylien ja niiden ympäristöjen turvallisuuden ja viihtyisyyden luominen Liikennemerkkit, opasteet, liikenteen ohjauslaitteet, pysäkkikatokset, valaistus
Tieverkon kehittäminen	Uus- ja laajennusinvestoinnit	Isot investoinnit Teemahankkeet Alueelliset investoinnit Yhteishankkeet
Kevyen liikenteen väylät	Väylien kuntotaso ja turvallisuus Viitoitus	Tieverkoston kehittäminen Kevyen liikenteen viitoitus suunnitelma
Joukkoliikenne	Edellytysten luominen	Liityntäpysäköinti, joukkoliikennekaistat, pysäkit
Liikenteen hallinta	Ajantasainen liikenne- ja keltidon kerääminen Telematiikka	Liikennemäärästä, matka-ajasta, tiesäästä, liikenteen häiriöistä, keliolosuhteista Informaatiotaulut, vaihtuvat nopeusrajoitukset
Liikkumisen hallinta	Maankäytön suunnittelu ja liikkumisen ohjaus Liikennepalveluiden kehittäminen Informaation jakaminen	Maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutteinen suunnittelu, matkailijan valintojen ohjaus hinnoittelulla ja asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttamalla Kestävien kulkutapojen käytettävyyden ja houkuttelevuuden parantaminen Ennen matkaa ja matkan aikana
Opastus ja viitoitus	Opasteet Alueelliset opastussuunnitelmat Matkailutiet	Opastussuunnitelmia voidaan tehdä tasoilla, kuten maakunta-, seutu- ja kuntatasolla
Tienvarsipalvelut	Levähdys- ja pysäköimisalueet Levähdysalueiden kartoitus	Levähdys- ja pysäköimisalueiden kunnon ja varustustason varmistaminen Levähdysalueiden määrällisen tarpeen kartoittaminen
Tienvarsimaisema	Tienvarsiniitot ja vesakointi Museotiet ja -sillat Maisemanhoito-ohjelmat	Matkailuteiden varsia vesakoidaan useammin kuin muiden teiden varsia Hoito- ja ylläpitosuunnitelmien teko
Kohdennetut toimenpiteet	Ajallisesti ja alueellisesti	Vilkasliikenteisten tieosuuksien laatutason tarkistaminen ennen suuria matkailuvirtoja

10.3 Jatkotoimenpiteet

10.3.1 Matkailun ja matkailuliikenteen kehittäminen on poikkihallinnollista toimintaa

Matkailun on todettu olevan yksi nopeimmin kasvavista elinkeinoista. Selvitys on tehty ajankohtana, jolloin vallitsee globaali taloudellinen taantuma. Yleisesti nähdään, että matkailussa ja matkailuliikenteessä tapahtuu muun muassa taloudellisten ja ilmastopoliittisten syiden vuoksi rakenteellisia muutoksia, mutta taloudellisen taantuman jälkeen elinkeino kääntyyneen jälleen kasvu-uralle.

Matkailun ja matkailuliikenteen kehittäminen edellyttää liikenteen infrastruktuuriorganisaatioiden, joukkoliikennettä hallinnoivien viranomaisten, maakuntien ja kuntien sekä toisaalta joukkoliikennettä edustavien järjestöjen ja liikenteenharjoittajien ja matkailuyritysten tiivistä yhteistyötä. Liikennehallinnon tehtävänä on luoda liikenteellisiä edellytyksiä ja yhdessä joukkoliikenteen eri liikennemuotojen kanssa vastata saavutettavuuden haasteeseen.

Matkailun ja matkailuliikenteen kehittäminen on poikkihallinnollista toimintaa, joka edellyttää kaikilta siihen liittyviltä osapuolilta osaamisen laajentamista. Tulevalla Liikennevirastolla on vankkaa infrastruktuuriosaamista, mutta siltä puuttuu resursseja ja osaamista eri liikennemuotojen tuottamien liikennepalvelujen osalta. Tiepiireillä on tienpidon osaamista, mutta paineita osaamisen laajentamiselle asettaa lääninhallitusten liikenneosastojen mukaantulo samaan organisaatioon. Vastaavasti lääninhallitusten liikenneosastoilla on haastetta omaksua liikennejärjestelmänäkemyistä tienpidon kannalta.

Kaikille julkisen sektorin organisaatioille matkailun ja matkailuliikenteen kehittämisessä tarvittava yritysten kanssa tehtävä yhteistyö ja yritystoiminnan ymmärtäminen ovat suuria haasteita. Liikennemuodot voivat tuottaa palvelujaan, kuten osin on jo tehtykin, tai liikennemuodot voivat olla mukana matkailukohteiden tuotteistamisessa. Yhteistyössä tulee luonnollisesti ottaa huomioon julkisista hankinnoista annetut säädökset.

Ensimmäisiä konkreettisia asioita on, että organisaatiomuutosten yhteydessä varmistetaan ELYjen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueiden organisaatioiden muodostuminen tavalla, joka luo toiminnalliset mahdollisuudet sekä tienpidon että joukkoliikenteen kehittämiselle.

Asiassa voidaan päästä eteenpäin, kun tehdään aloitteita ja nostetaan keskustelun piiriin matkailun ja matkailuliikenteen kehittäminen ELY-kumppaneiden ja maakunnallisten liittojen kanssa, jolloin voidaan nähdä yhteisten tavoitteiden mahdollisuudet. Mikäli yhteisille tavoitteille näyttäisi olevan pohjaa, matkailun kehittämistä koskevia asioita voitaisiin sisällyttää ELYjen strategiaan ja toiminnallisiin tulossopimuksiin.

Käytännön toiminnan kannalta on ensiarvoista, että varmennetaan uuden joukkoliikennelain soveltaminen tavalla, joka luo edellytyksiä matkailuliikenteen kehittämiselle.

Organisaatiomuutosten johdosta tulee myös selvittää:

- millaiset ovat nykyisten Tiehallinnon tiepiirien yhteistyömahdollisuudet ja menettelytavat tulevassa ELY-maailmassa
- ELYjen, maakunnallisten liittojen ja yksityisen sektorin roolit ja vastuut matkailua ja matkailuliikennettä koskevissa asioissa
- matkailun ja matkailuliikenteen synergiaedut ELYjen sisällä
- nykyisten tiepiirien ja lääninhallitusten synergiaedut matkailuliikennettä koskevissa asioissa
- Tiehallinnon liikennekeskuksen mahdollisuudet kehittää ja ylläpitää joukkoliikenteen telematiikkapalveluja

10.3.2 Asiakkaiden tarpeet etusijalle

Tässä selvityksessä matkailu on ymmärretty laajana ilmiönä, joka kattaa sekä kotimaan matkailun että ulkomaisten matkailun Suomeen. Matkailu pitää sisällään vapaa-ajan matkat sekä maksullisessa että ilmaisessa majoituksessa, kuten matkat mökille tai sukulaisten luo sekä liikematkat tavanomaisen elinpiirin ulkopuolelle.

Matkailussa ja matkailuliikenteessä asiakkuus on laaja ja monitahoinen käsite. Asiakkaat voivat olla yksittäisiä henkilöitä, perheitä, erilaisia yhteisöjä tai yrityksiä, ja toisaalta yksittäinen henkilö voi olla asiakas eri tilanteissa myös eri rooleissa (esimerkiksi sukulaisvierailut ja liikematkustus). Asiakkuuskäsitettä on perusteltua pohtia yhdessä TE-keskusten ja ympäristökeskusten kanssa ainakin siltä osin kuin ELYjen käsitteistöä yhdenmukaistetaan. Asiakkuuskäsitteen ohella myös asiakaspalvelu-toimintoa on syytä pohtia.

Asiakkaan kannalta merkittäviä ovat matkailukohteen merkittävyys ja kiinnostavuus sekä saavutettavuus. Saavutettavuus merkitsee kuinka helpolla ja varmalla tavalla saadaan tietoa matkailukohteesta ja sinne matkustamisesta, itse matkan esteettömästä onnistumisesta sekä matkan ja palvelukohteen vastaavuudesta laadullisiin odotuksiin. Matkailuliikenteessä matkaketjujen toimivuus ja ovelta-ovelle – ajattelu ovat suunnittelullisia lähtökohtia. Matkan hinta, aika, vaivattomuus ja koettu turvallisuus ovat matkailijan kannalta ensiarvoisia asioita.

Selvitystä laadittaessa osoittautui, että matkojen lähtö- ja kohdealueet ovat varsin hyvin tiedossa, mutta tarkemmat reitit, välipysähdyspaikat ja matkaketjut jäävät kuitenkin usein arvailujen varaan. Ei tiedetä myöskään tarpeeksi syitä siihen, millä perusteilla matkailija valitsee kulkumuotonsa ja kulkemansa reitin tai millaisia odotuksia matkailijalla on liikennepalveluihin liittyen.

Lisäselvityksiä tarvitaan muun muassa seuraavista teemoista:

- Matkailijoilta ja matkailun etujärjestöiltä tulee selvittää millaisia heidän Tiehallintoon kohdistuvat tarpeensa ovat ja millä tavalla ne poikkeavat muiden tienkäyttäjien tarpeista.
- Tulee selvittää matkailuliikennevirrat. Mitä väyliä ja liikennemuotoja matkailijat matkansa aikana käyttävät.
- Tulee selvittää julkisen liikenteen ja joukkoliikenteen todellinen palvelutaso ja palvelukyky eri alueilla ja erityyppisessä liikenteessä.
- Levähdysalueiden kunto ja tarpeellisuus tulee kartoittaa alueellisesti ja seuloa ne levähdysalueet, joita matkailijat eniten käyttävät ja parantaa näiden levähdysalueiden kuntoon ja laatutasoon.

- Alueelliset opastussuunnitelmat tulee saada valmiiksi jokaisen tiepiirin alueella. Myös kevyen liikenteen viitoitus suunnitelmien tekoon on kiinnitettävä huomiota.
- Internetissä tarjottavien informaatiopalvelujen näkyvyyttä tulee nostaa ja sivuja tulee linkittää muiden sivustojen kanssa.

10.3.3 Loppusanat

Kansilehdellä on jo todettu, että käsillä on esiselvitys. Tiedon ja osaamisen lisääminen vaativat jatkoselvityksiä monien eri asioiden osalta. Jatkoselvitykset voidaan suorittaa omina tutkimuksinaan tai yhdistää ne jo olemassa olevaan tutkimukseen.

Selvitystä tultaneen käsittelemään Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen elimissä. Selvityksen ohjausryhmässä yhteistyötä on päätetty jo jatkaa sähköpostin välityksellä ja kokouksia järjestetään tarpeen vaatiessa. Valtakunnallinen matkailutyöryhmä nähdään riittävänä, jonka sähköpostilistalle Läntisen yhteistyöalueen matkailutyöryhmän jäsenet voisi liittää.

Matkailuun liittyviä työryhmiä toimii eri aluetasoilla. Päällekkäistä verkottumista tulee välttää ja käyttää hyödyksi jo olemassa olevia ryhmiä ja verkostoja.

11 LÄHTEET

Aho, Seppo (1997). Matkailu ja alueiden kehittäminen. *Teoksessa* Aho, Seppo, Heli Ilola & Jari Järviluoma (toim.). *Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun*, 110-127. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Aho, Seppo & Heli Ilola (2003). *Mikä parasta Suomessa - seitsemän Euroopan maan matkailijoiden näkemänä*. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Anttila, Suvi, Paavo Moilanen & Tuomo Suvanto (2009). *Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2009, Helsinki.

Arki paremmaksi - joukkoliikenne toimivaksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009-2015 (2009). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 19/2009, Helsinki.

Artman, Heikki, Reijo Helle & Kai-Veikko Vuoristo (1987). *Suomen matkailun aluerakenne*. MEK A:12, Helsinki.

Borg, Pekka, Elina Kivi & Minna Partti (2002). *Elämyksestä elinkeinoksi. Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö*. 1. painos. WSOY, Helsinki.

Climate Change 2007: Synthesis Report. Summary for Policymakers (2007). An assessment of the Intergovernmental Panel on Climate Change. IPCC. http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_spm.pdf 30.3.2009

Commission of the European communities (2001). *Comission communication to the council, the European parliament, the economic and social committee and the committee of the regions. Working together for the future of European tourism*. http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/docs/communications/com2001_066501_en.pdf 23.2.2009

Commission of the European communities (2006). *A renewed EU tourism policy: towards a stronger partnership for European tourism*. http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/docs/communications/com2006_013401_en.pdf 23.2.2009

Destia Traffic (2009). Tärkeintä on tietää mitä juuri nyt tapahtuu. <http://www.destiatraffic.fi/site/index.php?os=0&subos=1&subsubos=&lan=fi> 19.3.2009

Digitraffic - tietopankki tieliikenteen palvelujen kehittäjille (2008). Tiehallinto. http://www.infotripla.fi/digitraffic/docs/TH_DIGITRAFFIC_2008.pdf 24.3.2009

Donner, Jochim, Tomi Laine, Elina Sala, Johanna Taskinen & Raisa Valli (2008). *Liikkumisen palvelukeskus. Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2008, Helsinki.

Dunn, Seth & Christopher Flavin (2002). Eteenpäin ilmastonmuutoksen kansainvälisessä torjunnassa. *Teoksessa* Starke, Linda (toim.). *Maailman tila 2002*, 42-72. Gaudeamus, Helsinki.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (2004). Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Kaikkien ulottuvilla oleva ja sosiaalisesti kestävä matkailu" <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:032:0001:0014:FI:PDF> 24.2.2009

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (2005). Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Laajentuneen unionin matkailupolitiikka" <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:255:0014:0021:FI:PDF> 24.2.2009

Etelä-Pohjanmaan matkailustrategia ja toimenpidesuunnitelma vuosille 2007-2013. Etelä-Pohjanmaan liitto.
<http://www.epliiitto.fi/upload/files/Matkailustrategia.pdf> 25.3.2009

Etelä-Suomen lääninhallitus (2009). Valtionavustukset.
<http://www.laanhallitus.fi/lh/palvelut.nsf/PPBBF7DA1331725B98199C2256C2F00327110?OpenDocument> 16.3.2009

European Accessibility and Peripherality: concepts, models and indicators (2002). Nordregio, Tukholma.

Euroopan unionin neuvosto (2002). Neuvoston päätöslauselma Euroopan matkailun tulevaisuudesta. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2002:135:0001:0003:FI:PDF> 10.9.2009

Finavia (2008). Matkustajat: 12/2008.
http://www.finavia.fi/files/finavia/matkustajat_pdf/0_INET_matk_lentoasemittain_joulu08.pdf 19.3.2009

Finavia - Suomen portti maailmalle. Vuosikertomus 2007 (2008). Finavia.
http://www.finavia.fi/files/finavia/vuosikertomukset_pdf/Finavia_vsk07_Suomi_Final.pdf 11.3.2009

Flavin, Christopher & Gary Gardner (2006). Kiina ja Intia - uusi maailmanjärjestys. Teoksessa Starke, Linda (toim.). *Maailman tila 2006*, 29-51. Gaudeamus, Helsinki.

Global travel trends 2008 (2009). IPK International.
http://www.ipkinternational.com/uploads/media/ITB_Press_Release_IPK_09.pdf 11.6.2009

Goeldner, Charles R. & J. R. Brent Ritchie (2003). *Tourism: principles, practices, philosophies*. 9. painos. John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey.

Haastatteluiden yhteenveto (2009). Asiantuntijahaastatteluiden pohjalta koottu yhteenveto.

Haila, Yrjö & Pekka Jokinen (2001). *Ympäristöpolitiikka*. 1. painos. Vastapaino, Jyväskylä.

Hakala, Jorma (2009). Suullinen tiedonanto 6.10.2009.

Hemmi, Jorma, Jarmo R. Lehtinen & Kai-Veikko Vuoristo (1987). *Matkailu ja matkailijat*. 1. painos. WSOY, Porvoo.

Holloway J. Christopher (1989). *The business of tourism*. 3. painos. Pitman, Lontoo.

Helsingin Sanomat (19.2.2009). Obaman arvellaan taipuvan Kiina-suhteessa vanhaan muottiin.

Helsingin Sanomat (28.3.2009). Kolmosen ratikka kurvaa ensi viikolla Kamppiin.

Helsingin Sanomat (18.8.2009). Taantumakesä veti huvipuistot ja risteilyalukset täyteen.

Henkilöliikennetutkimus 2004-2005 (2006). WSP LT-konsultit, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus.
http://www.hlt.fi/HTL04_loppuraportti.pdf 11.3.2009

HKL (2008). Tietoa HKL:sta. http://www.hel.fi/wps/portal/HKL/HKL_HKL-Tietoa?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/HKL/fi/HKL-tietoa 16.3.2009

Honkatukia, Juha (toim.). (2008). *Liikenteen kansantaloudelliset vaikutukset*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 25/2008, Helsinki.

Hämeen maakuntaohjelma 2007-2010 (2007). Hämeen liiton julkaisu IA:26
http://www.hameenliitto.fi/content/HameenLiitto/liitetiedostot/maakuntaohjelma/Hameen_maakuntaohjelma2007-2010.pdf?from=4579834683154134
21.4.2009

International Monetary Fund (2008). World economic outlook. October 2008.
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2008/02/pdf/text.pdf> 26.2.2009

Itä-Uudenmaan matkailustrategia 2007-2013. Toimintasuunnitelma 2007-2010 (2006). Itä-Uudenmaan liitto.
http://matkailu.porvoo.fi/easydata/customers/porvooonmatkailu/files/pdf/Ita-Uudenmaan_matkailustrategia_2007_-_2013.pdf 25.3.2009

Jauhiainen, Jussi S. & Vivi Niemenmaa (2006). *Alueellinen suunnittelu*. 1. painos. Vastapaino, Tampere.

Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007 (2009). Tilastokeskus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 8/2009, Helsinki.

Kalenoja, Hanna & Heikki Liimatainen (2008). Julkisen sektorin mahdollisuudet vaikuttaa liikenteen energiatehokkuuteen liikenne- ja kuljetuspalvelujen tilaajana ja tuottajana sekä liikkumisen ohjauksen kautta. Tampereen teknillinen yliopisto 5-2008, Tampere.

Kalli, Juha, Tapio Karvonen & Teemu Makkonen (2009). *Laivapolttoaineen rikkipitoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2009, Helsinki.

Kauppalehti (15.1.2007). Klik ja menoksi.

LÄHTEET

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa. Jaloin-hanke 2001-2004 (2004). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2004, Helsinki.

Keski-Luopa, Kari, Maarit Orava & Anna Saarlo (2004). *Palvelukohteiden opastusjärjestelmän kehittäminen*. Tiehallinnon selvityksiä 27/2004, Helsinki.

Keski-Pohjanmaan matkailustrategia 2007-2013 (2006). Keskipohjanmaan liitto. http://www.keski-pohjanmaa.fi/tiedostot/Matkailustrategia_2007-2013.pdf 25.3.2009

Keskisuomalainen (8.7.2009). Satoja tuhansia turisteja.

Kiiskilä, Kati (2004). *Joukkoliikenteen matkustajainformaation nykytila. Taus-taraportti*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 34/2004, Helsinki.

Kivelä, Hannu & Kari Korpela (2008). *Matkakeskusverkko 2007. Yhteenveto-raportti*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2008, Helsinki.

Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025 (2000). Liikenne- ja viestintämi-nisteriö. <http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/3500.PDF> 23.3.2009

Konttinen, Juha-Pekka (2006). *Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset - mat-kailun alueellinen tilinpito*. KTM rahoitetut tutkimukset 9/2006, Helsinki.

Kotimaan vesiliikennetilasto 2008 (2009). Merenkululaitoksen tilastoja 2/2009, Helsinki.

Kuntaliitto (2007). Elinkeinopolitiikka. http://www.kunnat.net/k_perussivu.asp?path=1;29;121;1098 10.2.2009

Laakso, Seppo & Heikki A. Loikkanen (2004). *Kaupunkitalous: johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouk-sien sijoittumiseen*. Gaudeamus, Helsinki.

LAK (2009). Yleisesittely. http://www.airpro.fi/airport_services 17.3.2009

Lampinen, Seppo, Ilari Karppi, Anna Saarlo & Jani Hanhijärvi (2004). *Tie- ja liikenneolojen alueelliset merkitykset. Tienpidon suhde alueelliseen kehityk-seen*. Tiehallinnon selvityksiä 25/2004, Helsinki.

Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat (2007). Liikenne- ja viestintämi-nisteriö. Ohjelmia ja strategioita 1/2007, Helsinki.

Liikennehallinnon virastouudistus. Virastoseselvitys (2009). Liikenne- ja viestin-täministeriön julkaisuja 15/2009, Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009a). Ruuhkamaksuselvitys. <http://www.lvm.fi/web/fi/182> 24.4.2009

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009b). Telematiikka. <http://www.mintc.fi/web/fi/131> 16.3.2009

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009c). Joukkoliikennelaki. <http://www.lvm.fi/web/fi/lakihanke/view/821342> 12.8.2009.

Liikenne ja viestintä 2013. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2010-2013 (2009). Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 1/2009, Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009-2020 (2009.) Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 2/2009, Helsinki.

Liikennejärjestelmätyn kehittämisen Tiehallinnossa (2008). Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 31/2008, Helsinki.

Liikennepoliittikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. (2008). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008, Helsinki.

Liikenteen hallinnan palvelustrategia (2006). Tiehallinto, Helsinki.

Liikenteen telematiikkastrategia (2004). Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 2/2004, Helsinki.

Liminka, Juhani & Tero Wallin (2003). *Tiehallinto ja matkailu*. Tiehallinto, Rovaniemi.

Lipponen, Hannu & Erkki Virtanen (2006). *Kauppa- ja teollisuusministeriön hallinnonalan tulevaisuuskatsaus 2006*. Kauppa- ja teollisuusministeriön julkaisuja 40/2006, Helsinki.

Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma (2003). Varsinais-Suomen liitto. www.varsinais-suomi.fi/Link.aspx?id=356755 06.05.2009.

Lääninhallitukset (2009a). Yleistä lääninhallituksista.
<http://www.laanhallitus.fi/lh/home.nsf/pages/55CFC988CDF2D170C2256C640040577F> 3.3.2009

Lääninhallitukset (2009b). Liikennehallinto.
<http://www.laanhallitus.fi/lh/home.nsf/pages/C0E113B6F326AD47C2256C64004AF1EF> 3.3.2009

Matkailu vuonna 2020 -faktaa ja fiktiota (2006). Matkailun edistämiskeskus.
[http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/19d25ec89c7e822dc225735b0032a966/\\$FILE/MEK2020_nettiin.pdf](http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/19d25ec89c7e822dc225735b0032a966/$FILE/MEK2020_nettiin.pdf)
4.9.2009

Matkailukohteiden kävijämäärät 2007 (2008). MEK E:57 2008, Helsinki.

Matkailuliikenteen kehittäminen. Toimenpidesuosituks. (2001). Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Matkailun satelliittitilinpito ja aluetaloudelliset vaikutukset (2005). Kauppa- ja teollisuusministeriö, Helsinki.

Matkailuteiden määrittely. Periaatteet. (2004). Tiehallinto, Helsinki.

LÄHTEET

Matkakeskushankkeiden vaikutusarviointikehikko (2002). Liikenne- ja viestintäministeriö. http://www.mintc.fi/files/17_2002.pdf 17.8.2009

Mella, Ilkka (2001). Väestön ja työvoiman alueellisia kehitysnäkymiä. Teoksessa Mella, Ilkka & Pekka Parkkinen (toim.). *Väestön ja työllisyyden kehitysnäkymiä. Valtioneuvoston tulevaisuudenkatsaus eduskunnalle. Oheisjulkaisu*, 27-48. Edita, Helsinki.

Merenkululaitos (2009). Vuositilastot ja aikasarjat. http://veps.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastotaulukot/ulkomaan_meriliikenne/vuositolastot_aikasarjat 23.4.2009

Moseley, Malcolm J. (1979). *Accessibility: the rural challenge*. Methuen & Co Ltd, Iso-Britannia.

Museovirasto (2009). Maailmanperintökohteet Suomessa. www.nba.fi/fi/maailmanperintokohteet 21.10.2009

Naskila, Antero (2009). Pyöräilymatkailun kehittäminen Suomessa. *Poljin* 2/2009, 2.

Nevalainen, Jaana (2007). *Matkailun ja tienpidon yhteiset kysymykset Kaakois-Suomen tiepiirissä*. Tiehallinnon selvityksiä 12/2007, Helsinki.

Nieminen, Armas (1955). *Mitä on sosiaalipolitiikka? Tutkimus sosiaalipolitiikan käsitteen ja järjestelmän kehityksestä*. 1. painos. WSOY, Porvoo.

Nieminen, Markku (2008). *Valtakunnallinen matkailuliikenne. Matkailutilastojen koosteraportti*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 3/2008, Helsinki.

Nivalainen, Satu (2000). *Muuttoliikkeen vaikutus alueelliseen väestöraenteeseen 2000-2010*. Pellervon taloudellinen tutkimuslaitos, Helsinki.

Ojala, Kari (2003). *Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa*. Rakennustieto Oy, Helsinki.

Palvelukohteiden viitoitus (2007). Tiehallinto, Helsinki.

Palvelukohteiden alueellisen opastussuunnitelman laatiminen (2007). Tiehallinto, Helsinki.

Page, Stephen J. (2003). *Tourism management - managing for chance*. 1. painos. Butterworth-Heinemann, Oxford.

Pearce, Douglas (1991). *Tourist development*. 2. painos. Longman, Harlow.

Pettersson, Riitta-Liisa & Sanna Seppälä (toim.). (2006). Vt 8 maise-
masavotta Varsinais-Suomi ja Satakunta -neuvonnallinen tiemaisemasuunnitelma.

Pohjanmaan maakunnan matkailustrategia vuosille 2003-2006. http://www.obotnia.fi/medialibrary/data/Matkailustrategia_suo-%7Bpewyw-tjowm-0fjhd%7D.pdf 20.4.2009

Pohjanmaan maakuntaohjelma 2007-2010 (2006). Pohjanmaan liitto.
http://www.obotnia.fi/medialibrary/data/Mao,_lopullinen_maakuntavaltuuston_stilisoitu_vers-%7B77578-dlmu0-274ko%7D.pdf 10.9.2009

Public - private partnership (1997). Suomen kuntaliitto, Helsinki.

Puntanen, Sini, Elina Sala & Riitta Viren (2008) *Tulevaisuuden toimintaympäristö liikennesektorilla*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 45/2008, Helsinki.

Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2009-2013 (2008). Matkailun edistämiskeskus.

[http://www.mek.fi/relis/REL_LIB.NSF/0/02784918bb4df638c2257524003cf731/\\$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf](http://www.mek.fi/relis/REL_LIB.NSF/0/02784918bb4df638c2257524003cf731/$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf) 26.2.2009

Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy (2009). Mikä on junakalusto?
<http://www.junakalusto.fi/luelisaa.html> 20.8.2009

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (2007). Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, Helsinki.

Pääkaupunkiseudun pääväylien telematiikka. Toimenpidesuunnitelma 2007-2015 (2006). Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri, Helsinki.

Rajahaastattelututkimus osa 22. Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2008. 1.1 – 31.12.2008. MEK A:164 2009.

Ratahallintokeskuksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2010-2013 (2008). Ratahallintokeskus, Helsinki. http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/94fedd93e40b5233eb5ea950e1dd3a02/1236767634/application/pdf/2355052/TTS%2029.10.2008_web.pdf 11.3.2009

Ratahallintokeskus (2009a). Matkustajainformaatio.
http://www.rhk.fi/radan_kaytto/matkustajainformaatio/. 16.3.2009

Ratahallintokeskus (2009b). Radan käyttö. http://www.rhk.fi/radan_kaytto/ 16.3.2009

Ratahallintokeskus. Vuosikertomus 2007 (2008). Ratahallintokeskus, Helsinki. http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/697b7bc7a7c6c4b0d33141f89c8755ef/1236840274/application/pdf/2017458/RHK_Vuosikertomus_2007.pdf 12.3.2009

Recommendations on Tourism Statistic (1994). World Tourism Organization.
http://unstats.un.org/unsd/tradeserv/st_esa_stat_ser_M_83.pdf 26.2.2009

Remes, Saara (2009). Matkailuala nosti vastuullisuusasiat pinnalle. *Bussi ammattilainen* 1/2009, 43-45.

Ruonala, Marko (2008). *EU-perusteos*. 1. painos. Ulkoasiainministeriö, Vammala.

Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen (2009). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 4/2009, Helsinki.

Satakunnan maakuntaohjelma 2007-2010 (2006). Satakuntaliitto. Sarja A:277.

Savikuja, Jari (2000). *Johdatus yhteiskuntapolitiikkaan*. Joensuun yliopisto, Joensuu.

Somerpalo, Sakari (2006). *Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2006, Helsinki.

Suomen hopealinja (2009). Esittely. <http://www.hopealinja.fi/sivut/yritys.htm> 16.9.2009

Suomen kuntaliitto (2007). PPP (Public-Private-Partnership) -malli. http://www.kunnat.net/k_perussivu.asp?path=1;55264;55275;121698;121700;117363;117369 1.4.2009

Suomen lentoliikennetilasto (2008). Finavia. http://www.finavia.fi/files/finavia/liikennetilastot_pdf/40021_Finavia_tilasto_LR.pdf 26.5.2009

Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007-2013 (2006). KTM julkaisuja 21/2006, Helsinki.

Suomen matkailutiet (1992). Tielaitos, Helsinki.

Suomen matkailutiet (2009). Tiehallinto, Suomen viralliset matkailutieorganisaatiot ja Helsinki Expert Oy, Helsinki. <http://www.finlandexpert.fi/files/343/SuomenMatkailutiet.pdf> 2.10.2009

Suomen rautatietilasto 2009 (2009). Ratahallintokeskus. <http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/8bd5732b2c98c8c70ddffa668c125c60/1249395229/application/pdf/2922317/srt09.pdf> 04.08.2009.

Taide tiestöllä -ohjeistusta. Julkaisematon moniste, Tiehallinto.

Talka, Tuomas (2009). Sähköpostiviesti 3.9.2009.

Tampereen Kaupunkiliikenne Liikelaitos (2009). Tampereen joukkoliikennepalvelut. <http://www.tampere.fi/tkl/joukkoliikenne.html> 12.8.2009

Tekniikka & Talous (3.4.2009). Raju harvennus uhkaa kotimaan lentoja.

Tiefakta (2009). Tiehallinto. <http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/22646.PDF> 26.5.2009

Tiehallinnon keinoja liikenteen kysynnän hallinnassa. Selvitys läntisellä yhteistyöalueella (2009). Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 53/2008, Helsinki.

Tiehallinto (2008a). Matkailuvinkkejä tien päälle. http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=5184&_pageid=71&kieli=fi&linkki=7369&julkaisu=3005 20.3.2009

Tiehallinto (2009a). Lauttapaikat.

<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/8020.PDF> 15.5.2009

Tiehallinto (2009b). Levähdysalueet.

<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/9782.JPG> 28.4.2009

Tiehallinto (2009c). Valtakunnallinen tienumerokartta.

<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/22545.PDF> 21.5.2009

Tienpidon linjaukset 2015. Raportti (2000). Tielaitos, Helsinki.

Tienvarsimainonta ja palvelukohteiden opastus (2007). Tiehallinto / Johanna Vehkala.

http://www.hameenkyro.fi/mp/db/file_library/x/IMG/27060/file/Palvelukohteidenopastusjatienvarsimainon8bta.pdf 20.3.2009

Tienvarsimainonta. Toimintalinjat (2006). Tiehallinto, Helsinki.

Tilastokeskus (2008a). Väestö iän ja sukupuolen mukaan alueittain 1980-2008.

[http://pxweb2.stat.fi/Dialog/Varvalagg.asp?ma=050%5Fvaerak%5Ftau%5F104%5Ffi&ti=V%E4est%F6+i%E4n+%281%2Dv%2E%29+ja+sukupuolen+mukaan+alueittain+1980+%2D+2008&path=../Database/StatFin/vrm/vaerak/&lang=3&xu=&yp=&nr=1&aggfile\(1\)=Maakunnat+2009&prevagg=NNNN&mapname=&multilang=fi](http://pxweb2.stat.fi/Dialog/Varvalagg.asp?ma=050%5Fvaerak%5Ftau%5F104%5Ffi&ti=V%E4est%F6+i%E4n+%281%2Dv%2E%29+ja+sukupuolen+mukaan+alueittain+1980+%2D+2008&path=../Database/StatFin/vrm/vaerak/&lang=3&xu=&yp=&nr=1&aggfile(1)=Maakunnat+2009&prevagg=NNNN&mapname=&multilang=fi) 2.9.2009

Tilastokeskus (2008b). Maakuntien välinen muuttoliike muuton suunnan mukaan maakunnittain 1987-2008.

http://pxweb2.stat.fi/Dialog/varval.asp?ma=010_muutl_tau_101_fi&ti=Maakuntien+v%E4linen+muuttoliike+muuton+suunnan+mukaan+maakunnittain+1987+%2D+2008&path=../Database/StatFin/vrm/muutl/&lang=3&multilang=fi 2.9.2009

Tilastokeskus (2009a). Matkailukulutus.

http://tilastokeskus.fi/til/matp/2007/matp_2007_2009-04-03_tie_001_fi.html 8.10.2009

Tilastokeskus (2009b). Matkailutilasto.

http://pxweb2.stat.fi/Dialog/varval.asp?ma=040_matk_tau_104_fi&ti=Saapuneet+vieraat+ja+y%F6pymiset+kaikissa+majoitusliikkeiss%E4&path=../Database/StatFin/lit/matp/&lang=3&multilang=fi 04.08.2009.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2008-2011 (2007). Ilmailuhallinto.

<http://www.ilmailuhallinto.fi/files/lth/Suunnittelujaseuranta/IlmailuhallintoTTS2008-11.pdf> 4.3.2009

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2012 (2008). Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 1/2008, Helsinki.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009-2013 (2008). Tiehallinto, Helsinki.

LÄHTEET

- Toiminta- ja taloussuunnitelma 2010-2013* (2009). Rautatievirasto. <http://www.rautatievirasto.fi/easydata/customers/rautatievirasto/files/hallinto/TTS2010-2013.pdf> 4.3.2009
- Tuominen, Taina & Laura Yli-Jama (2005) *Maisematie ja taidemaisema – taide osana maisemasuunnittelua. Viherympäristö* 5/2005.
- Turun kaupunki (2009). Kartat, kadut ja liikenne. <http://www.turku.fi/public/default.aspx?nodeid=11916&contentlan=1> 12.8.2009
- Turun yliopiston verkkolehti (5.3.2009). *Iskeekö lama matkailuun*. <http://www.utuonline.fi/sisalto/argumentti/AuvoKostiainen09.html> 20.3.2009
- Ulkomaan meriliikennetilasto 2008* (2009). Merenkululaitoksen tilastoja 5/2009.
- Ulkomaisten kiertomatkailijoiden haastattelututkimus* (2002). MEK A:125 2002.
- UNWTO, World Tourism Barometer* (2009). World Travel Organization. http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/barometer/UNWTO_Barom09_1_en_excerpt.pdf 14.6.2009
- Uudenmaan matkailun kehittäminen 2007-2013* (2007). Uudenmaan liitto. http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1097/Uudenmaan_matkailun_kehittaminen_2007_-_2013.pdf 25.3.2009
- Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia* (2007). Uudenmaan liiton julkaisuja C60 – 2007.
- Valkoinen kirja. Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika* (2001). Euroopan komissio, Luxemburg.
- Valtioneuvosto (2007). Pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelma <http://www.valtioneuvosto.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf/hallitusohjelma-painoversio-040507.pdf> 23.4.2009
- Valtioneuvosto (2009). Liikenne- ja viestintäministeriö. <http://www.valtioneuvosto.fi/ministeriot/lvm/fi.jsp> 16.3.2009
- Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta. Kauppa- ja teollisuusministeriö. http://www.tem.fi/files/17088/Vn_periaatepaatos_Suomen_matkailupolitiikasta_fi_doc.pdf 19.3.2009
- Varsinais-Suomen maakuntaohjelma 2005-2008* (2005). Varsinais-Suomen liitto. http://www.varsinais-suomi.fi/Suomeksi/Aluekehittaminen/Kansalliset_ohjelmat/Maakuntaohjelma 24.4.2009
- Varsinais-Suomen matkailuelinkeinon kehittäminen. Strategiset valinnat 2005-2011*. <http://www.turunmatkailuakatemia.fi/Tiedostoja/materiaalit/V-SMATKAILUSTRATEGIA.pdf> 25.3.2009

Vuoristo Kai-Veikko & Nina Vesterinen (2002). *Lumen ja suven maan. Suomen matkailumaantiede*. 1-2. painos. WSOY, Porvoo.

Vuoristo, Kai-Veikko (2002). *Matkailun muodot*. 3. painos. WSOY, Porvoo

Vuoristo, Kai-Veikko (2003). *Matkailun maailma*. 1. painos. WSOY, Helsinki.

Vuosikertomus 2007. Luotsausliikelaitos (2008) Finpilot.
<http://www.finnpilot.fi/dm/file.phtml?id=175> 16.3.2009

World Tourism Organization (2006). International Tourism receipts 1950-2005. http://www.world-tourism.org/facts/eng/pdf/historical/ITR_1950_2005.pdf 20.2.2009

Älykäs liikenne (2008). Älykkään liikenteen palvelut. <http://www.its-finland.fi/palvelut> 19.3.2009

12 LIITTEET

Käsitteitä	Liite 1
Asiantuntijahaastattelut	Liite 2
Haastatteluteemat ja -kysymykset	Liite 3
Liikennemääräkarta Uudenmaan tiepiirissä	Liite 4

LIITE 1. KÄSITTEITÄ

Airpro Oy	Finavian tytäryhtiö, joka suunnittelee, kehittää ja tuottaa lentoasema-, liikenne- ja matkapalveluita liikenteen ja matkailun yrityksille sekä suoraan matkustajien käyttöön.
Attraktio	Johonkin paikkaan ja aikakauteen sidoksissa oleva tuotteistettu vetovoimatekijä.
Finnpilot	Luotsausliikelaitos, joka tukee ja kehittää vesiliikenteen turvallisuutta ja toimintaedellytyksiä ensisijaisesti luotsauspalvelujen sekä niihin liittyvien muiden palvelujen ja tuotteiden avulla.
Finstaship	Varustamoliikelaitos, joka tuottaa vesiliikenteelle jäänmurtopalveluja, monitoimialusten erikoispalveluja, väylänhoito- ja öljyntorjuntapalveluita sekä yhteysalusliikennepalveluja.
Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL)	Vastaa Helsingin sisäisestä joukkoliikenteestä.
Ilmailuhallinto	Suomen ilmailuviranomainen
Ilmailulaitos Finavia	Valtion liikennelaitos, joka järjestää lentokenttä- ja lennonvarmistuspalveluja sekä muuta toimialaansa liittyvää liiketoimintaa.
Julkisen liikenteen suoritetilasto	Tilasto kotimaan julkisesta henkilöliikenteestä rautatie-, raitiovaunu-, metro-, linja-auto-, taksi- ja lentoliikenteen osalta.
Junakalusto Oy	Vastaa pääkaupunkiseudulla uusien junakalustojen hankinnasta ja ostamisesta sekä kunnossapidosta.
Kotimaan vesiliikennetilasto	Tilasto, joka sisältää tiedot rannikon ja sisävesien matkustajaliikenteestä silloin, kun lähtö- ja kohdealue ovat molemmat Suomessa. Tilastoissa ei ole huomioitu rajojen ulkopuolelta Suomeen saapuvia matkailijoita eikä lossiliikennettä. Tilasto kootaan vuosittain henkilöliikennettä harjoittaville yrityksille lähetettävän kyselyn pohjalta.
Kutsuohjattu joukkoliikenne	Kutsuohjatulla joukkoliikenteellä tarkoitetaan kaikkien käytettävissä olevaa liikenteen hoitotapaa, jossa yhdistyvät linja-autoliikenteen kuljetuskapasiteetti ja taksiliikenteen joustavuus. Yleisimmissä tilanteissa tarkoituksenmukaisin kalusto

tässä liikennetyypissä on pikkubussi, joka on mahdollisesti myös vammaisvarusteltu. Kutsuohjatulla liikenteellä ei ole kiinteää reittiä tai aikataulua, vaan telematiikkaa hyödyntäen matkojenvälityskeskus yhdistelee reitit ja aikataulun asiakkaiden matkatoiveiden mukaisesti. Liikennöintikustannukset voidaan kattaa asiakastulojen lisäksi myös opetus- sekä sosiaali- ja terveystoimen valtion ja kuntien rahoituksella, kun käytetään hyväksi uutta tekniikkaa.

Kännykkä vessa WC-rakennus, jonka ovet avataan tekstiviestillä. Kännykkävessoja on Suomessa valtatie 1 varrella sijaitsevien Pitkäportaan (Paimio) ja Haukkalan (Salo) levähdysalueilla.

Lentoasemakiinteistöt Oyj (LAK) Finavian omistama kiinteistöyhtiö, joka toimii erilaisten rakennushankkeiden kehittäjänä sekä rakennusten omistajana.

Lentoliikenteen matkustaja Lentoasemalle saapuvat, lähtevät sekä vaihtomatkustajat.

Levähdysalue Tarkoitettu tienkäyttäjien lepoa, virkistäytymistä, ravitsemista tai ajoneuvon huoltoa varten. Levähdysalueen perusvarustukseen kuuluu pyskömisalueen varustuksen lisäksi eri ajoneuvoryhmille merkityt pysäköintipaikat, WC, kioskki tai kahvila ja sähköpiste.

Liikennejärjestelmä Muodostuu liikenneinfrastruktuurista ja palveluista ja niitä käyttävistä henkilö- ja tavaraliikenteestä.

Liikenteen telematiikka Liikenteen hallinnan keino, jolla tarkoitetaan tietojen ja viestintätekniikan soveltamista liikenteessä.

Majoitusliike Hotelli, matkustajakoti, lomakylä tai leirintäalue, missä on vähintään 10 huonetta, mökkiä tai matkailuvaunupaikkaa sekä kaikki retkeilymajat.

Matkailualue Vetovoimainen luonnon- ja/tai kulttuuriympäristö, joka on tuoteistettu eli otettu matkailukäyttöön luomalla tarvittavat palvelut. Matkailualue voidaan jakaa varsinaisiin ja potentiaalsiin matkailualueisiin (ks. potentiaalinen matkailualue).

Matkailukulutus Kaikkien tuotteiden ja palveluiden arvo, jonka matkailija käyttää matkaansa varten, matkan aikana tai välittömästi matkan jälkeen. Kulutukseen lasketaan kuuluvaksi matkailijan itsensä maksamien menojen lisäksi myös työnantajan maksa-

LIITTEET

	<p>mat menot. Sellaiset kestohyödykkeet, joilla ei ole matkailun lisäksi muuta käyttöä, kuten matkalaukut, lasketaan mukaan matkailumenoksi. Ongelmallista matkailukulutuksen mittaamisessa on kotitalouksien palvelujen, matkanjärjestäjien palvelujen sekä vapaa-ajan asuntojen sekä valmismatkojen mittaaminen. Matkailukulutukseen ei sisällytetä sellaisia kotitalouksien palveluita, kuten ruuanlaitto perheelle, kuljetus määräpaikkaan tai ilmaismajoitus.</p>
Matkailutie	<p>Pitkälle viety matkailutuote, joka kulkee maise- mallisesti vetovoimaisten alueiden läpi. Matkailu- tien varrella on nähtävyyksiä, erilaisia aktiviteette- ja, majoitus- ja ruokailumahdollisuuksia. Tien en- sisijaisten vetovoimatekijöiden tulee olla pysyvä- luonteisia, eikä pelkästään palveluihin perustuvia. Matkailutien on oltava liikennöitävissä ympäri vuoden myös matkailu- ja linja-autolla. Matkailu- tien on oltava selkeästi rajautuva ja loogisen ko- konaisuuden muodostava tienjakso, jolla on lii- kenteellisesti erityinen matkailuelinkeinon toimin- taedellytyksiä ja alueen elinvoimaa tukeva merki- tys.</p>
Matkakeskus	<p>Yhdistää erillään toimivat rautatie- ja linja- autoasemat sekä niihin liittyvät palvelut. Ellei eril- lään sijaitsevia asemia voida yhdistää, korostuu matkakeskusten kehittämisessä asemien välisten matkaketjujen parantaminen, muun muassa pa- rantamalla opastusta, lisäämällä informaatiota, yhdistämällä lipunmyyntipalveluja sekä sovitta- malla eri kulkumuotojen aikatauluja yhteen.</p>
Museotiet ja -sillat	<p>Museoteiksi valituilla teillä on valtakunnallista his- toriallista ja kulttuurihistoriallista merkitystä, tie- ja siltateknistä historiallista merkitystä, tie- ja liiken- nehistoriallista merkitystä tai paikallista erikois- merkitystä. Tiet ja sillat ovat osa Suomen kulttuu- riperintöä, jota halutaan säilyttää jälkipolville suo- jelemalla osia liikenneverkon kehitysvaiheista.</p>
Opastusjärjestelmä	<p>Kolmitasoinen järjestelmä, joka rakentuu yleisestä yksityiskohtaiseen. Ensimmäisellä tasolla tarkoite- taan tiekarttoja ja tieverkon viitoitusta. Toisella ta- solla opastuspaikkoja ja kolmannella tasolla lähi- viitoitusta, jonka perustana ovat osoitejärjestel- mää tukevat tien- ja kadunnimikilvet sekä lähi- paikallis- ja erityiskohteita osoittavat tienviitat.</p>
Opastuspaikka tai -piste	<p>Opastuspaikalla tarkoitetaan opastuspistettä, jon- ne on sijoitettu opaskartta tai opastustoimistoa, jossa tienkäyttäjä saa myös muuta matkailua koskevaa monipuolista tietoa. Keskeisin tehtävä</p>

on opastaa tienkäyttäjää sille tielle, josta lopulliseen määränpäähän käännetään.

Potentiaalinen matkailualue

Vetovoimainen alue, jolla ei toistaiseksi ole riittävän suuria matkailukeskuksia, mutta jossa on suhteellisen paljon vetovoimatekijöitä. Varsinaista ja potentiaalista matkailualueutta voi olla vaikeaa erottaa toisistaan, koska varsinkin kaupunkikeskuksen vahvuuden määrittäminen on jonkin verran tulkinnanvaraista.

Pysäköimisalue

Tarkoitettu pysäköimiseen ja lyhytaikaiseen levähtämiseen. Perusvarustukseen kuuluvat pysäköintitila ja jäteastia.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)

Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien lakisääteinen yhteistyöelin, joka vastaa pääkaupunkiseudun jätehuollosta, seutuliikenteestä ja ilmanlaadun seurannasta.

Ratahallintokeskus (RHK) Rataverkon haltija Suomessa

Rautatievirasto (RVI)

Suomen rautatieviranomaisen

Ruuhkamaksu

Maksu, joka voidaan periä tietyssä aikana tietyillä väylillä. Ruuhkamaksumalleja on useita erilaisia, kuten kehä-, linja- ja vyöhykemalli. Maksuperusteet ovat jokaisessa mallissa erilaisia. Tavoitteena on kannustaa liikkumaan pyörällä tai kävellen, käyttämään joukkoliikennettä sekä välttämään tietyjä ruuhkaisia reittejä ja aikoja. Ruuhkamaksuilla voidaan sujuvoittaa liikennettä, parantaa väyläkapasiteetin riittävyyttä, vähentää ruuhkia ja lyhentää matka-aikoja sekä vähentää liikenteen päästöjä.

Struven ketju

Struven kolmiomittausketju on rakennettu ja mitattu vuosina 1816 – 1855 saksalaisen tähtitieteilijä F.G.W. Struven johdolla. Mittauksen avulla selvitettiin maan kokoa ja muotoa. Struven ketju koostuu kymmenen valtion alueella (Norja, Ruotsi, Suomi, Venäjä, Viro, Latvia, Liettua, Valko-Venäjä, Ukraina, Moldova) sijaitsevista mittauspisteistä. Suomessa mittauspisteitä on kuusi: Pyhtäällä, Lapinjärvellä, Korpilahdella, Torniossa, Ylitorniossa ja Enontekiössä.

Tienpito

Tarkoittaa maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa.

LIITTEET

Tienvarsipalvelut

Tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevia tienkäyttäjille tarkoitettuja palveluita, kuten Tiehallinnon ylläpitämät levähdys- ja pysäköimisalueet.

Tampereen kaupunkiliikenne Liikelaitos (TKL)

Vastaa joukkoliikennepalveluista Tampereen kaupungin alueella.

Turun Liikennelaitos (TuKL)

Vastaa joukkoliikennepalveluista Turun kaupungin alueella.

LIITE 2. ASIAANTUNTIJAHAASTATTELUT

Haastattelut	Toimi/Virka, organisaatio (haastattelu pvm.)
Suomela Juhani	Toiminut pitkään mm. Finnair Oy:n kotimaan lentoliikenteen johtajana ja matkatoimisto AREA:n toimitusjohtajana (31.3.2009)
Korpela Juhani	Toiminut mm. valtion budjettipäällikkönä, liikenne- ja viestintäministeriön pitkäaikaisena kansliapäällikkönä sekä Matkailun edistämiskeskuksen johtokunnan varapuheenjohtajana (2.4.2009)
Haili Tarja	Erityisasiantuntija matkailu ja kulttuuri, Uudenmaan liitto (3.4.2009)
Koistinen Tarja	Erityisasiantuntija matkailu, Uudenmaan liitto (3.4.2009)
Säynäjoki Lauri	Toimitusjohtaja, Suomen taksiliitto (7.4.2009)
Kääriäinen Heikki	Toimitusjohtaja, Linja-autoliitto (7.4.2009)
Mannisenmäki Esa	Projektipäällikkö, Linja-autoliitto (7.4.2009)
Mehtonen Keijo	Toimitusjohtaja, Tallink Silja Oy (16.4.2009)
Pöyry Tapani	Tiejohtaja, Lapin tiepiiri (27.4.2009)
Kaskinen Juha	Johtaja, Tulevaisuuden tutkimuskeskus (29.4.2009)
Lemmetyinen Liisa	Hallintopäällikkö, Turun kaupunki / Matkailun palvelukeskus (29.4.2009)
Pennanen Esko	Projektipäällikkö, Satakuntaliitto (29.4.2009)
Saari-Lahoniitty Eira	Erikoissuunnittelija, Varsinais-Suomen liitto (29.4.2009)
Ylkänen Tom	Tutkimuspäällikkö, Matkailun edistämiskeskus (4.5.2009)
Hentinen Liisa	Tuoteasiantuntija, Matkailun edistämiskeskus. (4.5.2009)
Back Kurt	Markkinointikoordinaattori, Pohjanmaan matkailu (7.5.2009)
Jussila Ulla	Toimitusjohtaja, Etelä-Pohjanmaan matkailu Oy (7.5.2009)
Koskela Jouni	Edunvalvontapäällikkö, Pirkanmaan liitto (11.5.2009)
Jaatinen Antti	Henkilöliikennejohtaja, VR Osakeyhtiö (12.5.2009)

LIITTEET

Rope Erkki

Maakuntainsinööri, Päijät-Hämeen liitto
(14.5.2009)

Aalto Pekka

Toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto
(27.5.2009)

LIITE 3. HAASTATTELUTEEMAT JA -KYSYMYKSET

Liikennemuotojen merkitys matkailuliikenteessä

Millainen merkitys eri liikennemuodoilla on matkailuliikenteessä?

Miten eri liikennemuotojen toimintaa ja palveluja voidaan kehittää, jotta ne palvelisivat paremmin matkailuliikennettä?

Saavutettavuus

Läntisen yhteistyöalueen saavutettavuuden?

Miten saavutettavuutta voidaan parantaa ja mitkä ovat Tiehallinnon mahdollisuudet saavutettavuuden parantamisessa?

Matkailu Läntisellä yhteistyöalueella

Läntisen yhteistyöalueen matkailullinen asema muuhun Suomeen verrattuna?

Tärkeimmät liikenneväylät ja -yhteydet?

Alueen haasteet ja mahdollisuudet matkailussa / matkailuliikenteessä?

Matkailuliikenteen toimivuus ja matkaketjut

Matkailuliikenteen ongelmakohdat?

Miten matkailuliikenteen ja matkaketjujen sujuvuutta voidaan parantaa?

Liikenteenharjoittajien ja/tai matkailuelinkeinon tekemä yhteistyö ja sen mahdollisuudet?

Matkailun toimintaympäristö ja siinä tapahtuvat muutokset

Energian hinnan kehitys, ilmastonmuutos, taloudellinen tilanne, internet jne.

Miten muutokset vaikuttavat eri liikennemuotoihin ja Läntisen yhteistyöalueen saavutettavuuteen?

Millaisia muutoksia on odotettavissa matkailijoiden profiilissa?

Teknologian kehityksen vaikutus matkailuun (lyhyellä / pitkällä aikavälillä)

Millaisina näette teknologian mahdollisuudet matkailussa?

Ulkomaisten matkailijoiden mahdollisuudet suunnistaa Suomessa?

Ennen matkaa hankittu tieto vs. matkan aikana hankittu tieto

Millaisena näette Tiehallinnon sähköiset palvelut?

Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon tavoitteet

Mitä yhteisiä tavoitteita matkailuelinkeinolla ja Tiehallinnolla on?

Millä keinoin voidaan pyrkiä näiden yhteisten tavoitteiden saavuttamiseen?

Missä matkailualan työryhmissä ja tapahtumissa Tiehallinnon edustusta kaittaisiin?

Tiehallinnon palvelut





Kuinka paljon Tiehallinnon tarjoamia palveluita (esim. levähdysalueet) kaivataan tien päällä ja mikä on niiden tarpeellisuus?

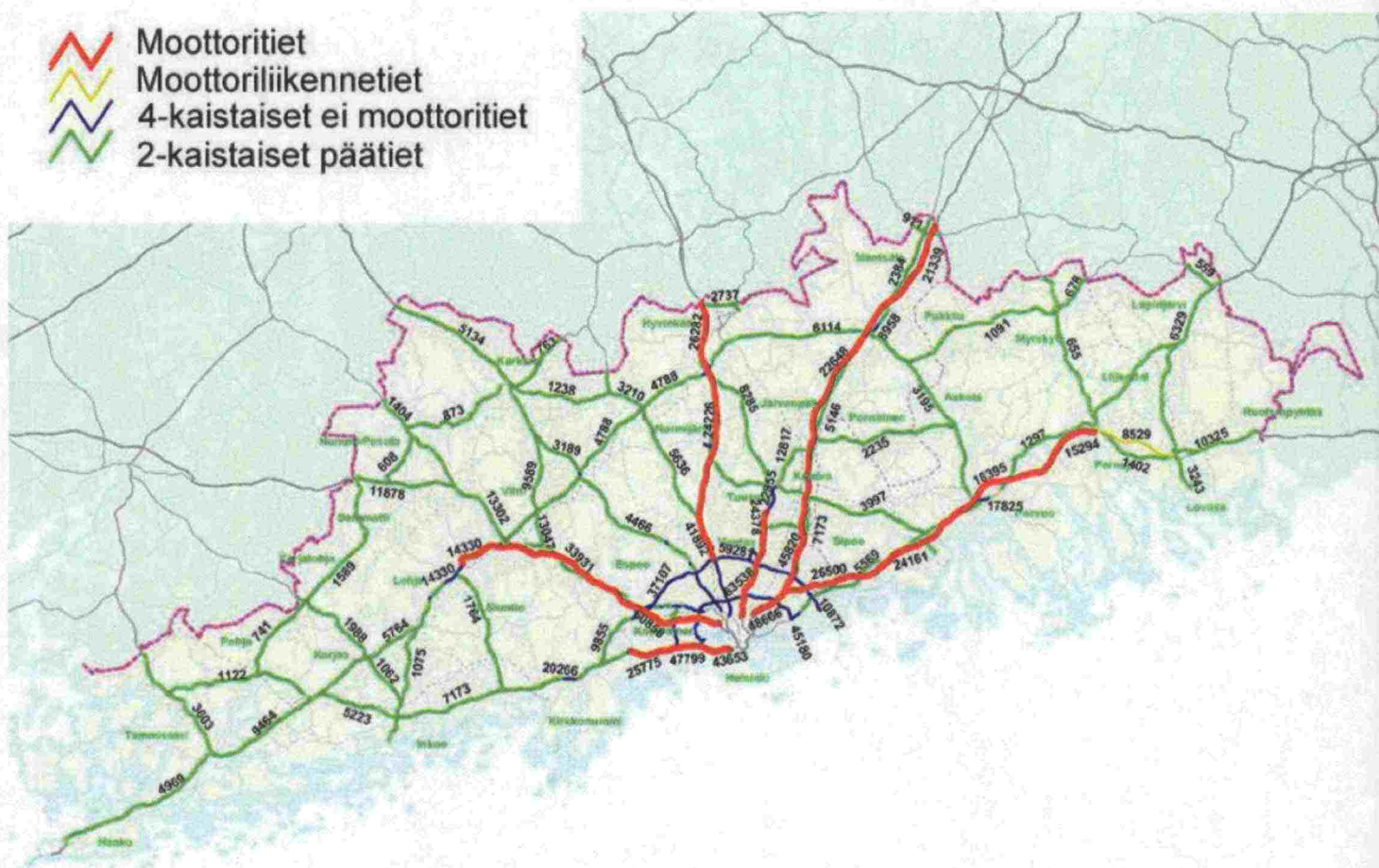
Mikä merkitys tienvarsimaisemalla ja tienvarsitaiteella on matkailijoille?

Perinteinen ja sähköinen opastus matkailijan näkökulmasta?

Tienvarsimainonta matkailijan näkökulmasta?

LIITE 4. UUDENMAAN TIEPIIRIN LIIKENNEMÄÄRÄ KARTTA VUONNA 2008

-  Moottoritiet
-  Moottoriliikennetiet
-  4-kaistaiset ei moottoritiet
-  2-kaistaiset päätiet



ISSN 1457-9871
ISBN 978-952-221-250-4
TIEH 32011376